

**COUR D'APPEL CIVILE**

---

---

Arrêt du 29 mai 2015

---

Composition : M. COLOMBINI, président  
Mme Favrod et M. Perrot, juges  
Greffière : Mme Meier

\*\*\*\*\*

**Art. 26, 31 al. 2, 35, 39 al. 1, 58 al. 1, 59 al. 1, 61 al. 1 LCR; 11 al. 2 let. a OCR**

Statuant à huis clos sur l'appel interjeté par **F.\_\_\_\_\_**, à Bottens, contre le jugement rendu le 6 mars 2014 par la Chambre patrimoniale cantonale dans la cause divisant l'appelant d'avec **D.\_\_\_\_\_SA**, à Bâle, la Cour d'appel civile du Tribunal cantonal considère :

**En fait :**

**A.** Par jugement du 6 mars 2014, dont les motifs ont été adressés aux parties le 26 août 2014, la Chambre patrimoniale cantonale a rejeté la demande déposée le 5 juillet 2011 par le demandeur F.\_\_\_\_\_, en ce sens que G.\_\_\_\_\_, assuré de la défenderesse D.\_\_\_\_\_SA, n'est pas reconnu responsable de l'accident survenu le 21 avril 2006 (I), arrêté les frais judiciaires à 17'540 fr. à la charge du demandeur (II), dit que ce dernier doit rembourser à la défenderesse son avance de frais à concurrence de 5'054 fr. 95 (III) et condamné le demandeur à verser à la défenderesse la somme de 10'500 fr. à titre de dépens (IV).

En droit, les premiers juges ont considéré qu'en entreprenant de dépasser, à une vitesse d'environ 119 km/h, une file composée de deux véhicules et d'un scooter, en même temps que le premier véhicule dépassait ce scooter et alors qu'un véhicule arrivait en face, le demandeur, circulant en motocycle, avait adopté un comportement constitutif d'une faute grave. Il lui appartenait en effet d'adapter sa vitesse aux circonstances, en ralentissant de manière à pouvoir garder une certaine distance avec le véhicule de G.\_\_\_\_\_ tout au long de la manœuvre, plutôt que de forcer le passage à sa hauteur. Au vu de ces circonstances, le comportement du demandeur sur la route et sa vitesse excessive étaient les seules causes adéquates de sa chute. Le demandeur avait ainsi commis une faute grave et exclusive au sens de l'art. 59 al. 1 LCR (loi fédérale sur la circulation routière du 9 décembre 1958, RS. 741.01) exonérant G.\_\_\_\_\_, respectivement la défenderesse D.\_\_\_\_\_SA, de toute responsabilité à son égard. Par ailleurs, selon les conclusions de l'expertise judiciaire, alors qu'il effectuait sa manœuvre de dépassement du scooter, G.\_\_\_\_\_ n'aurait pas eu le temps de se replier sur la droite, car le temps qui était nécessaire pour effectuer cette manœuvre était supérieur au temps de réaction, respectivement de freinage du demandeur. En d'autres termes, ce dernier aurait de toute façon perdu la maîtrise de son motocycle, dès lors que sa vitesse était inadaptée. De surcroît, le repli de G.\_\_\_\_\_ sur la droite aurait été

dangereux pour le scooter, sur lequel il se serait sans doute rabattu. Enfin, même si G.\_\_\_\_\_ avait cessé à temps de se déplacer sur la gauche, le demandeur aurait de toute façon déjà commencé à freiner, ce qui aurait très probablement aussi abouti à sa chute. Selon l'expert, on ne pouvait pas non plus reprocher à G.\_\_\_\_\_ d'avoir mal évalué la vitesse du demandeur, car il pouvait escompter que ce dernier adapte sa vitesse de manière à garder une certaine distance avec son véhicule et ne force pas le passage à une vitesse si excessive qu'il ne parvienne plus à maîtriser son véhicule au point de chuter. Le fait que G.\_\_\_\_\_ ait indiqué ou non son intention de changer de direction n'avait au surplus pas d'incidence, dès lors que les protagonistes avaient déboîté simultanément et que le demandeur ne prétendait pas qu'il n'aurait pas vu G.\_\_\_\_\_ se déporter sur la gauche. En conséquence, même si l'on pouvait considérer que le comportement de G.\_\_\_\_\_ constituait un écart par rapport à une conduite idéale, on ne pouvait retenir qu'il avait commis une faute.

Par surabondance, même si G.\_\_\_\_\_ n'était pas parvenu à démontrer que les conditions d'exonération de l'art. 59 al. 1 LCR étaient réalisées, le dommage causé au demandeur aurait été réparti de la même manière en application de l'art. 61 al. 1 LCR. En plus d'avoir commis une faute, le risque inhérent incombait en effet entièrement au demandeur, tant en raison de la différence entre sa vitesse et celle de la file de véhicules que du manque de stabilité de sa moto résultant de sa vitesse excessive. Même si l'on retenait que G.\_\_\_\_\_ avait commis une faute en n'enclenchant pas son clignotant gauche, cette faute serait ainsi considérée comme légère et entièrement absorbée par la faute et le risque inhérent prépondérant du demandeur.

**B.** Par acte du 25 septembre 2014, F.\_\_\_\_\_ a fait appel du jugement précité, en concluant, avec suite de frais et dépens, principalement à sa réforme en ce sens que G.\_\_\_\_\_, assuré auprès de D.\_\_\_\_\_SA, soit reconnu civilement responsable de l'accident du 21 avril 2006 et que la cause soit renvoyée à la Chambre patrimoniale cantonale afin qu'elle procède à l'instruction et au jugement sur le principe et la

quotité du dommage. Subsidiairement, l'appelant a conclu à l'annulation du jugement et au renvoi de la cause à l'autorité de première instance pour nouvelle décision dans le sens des considérants.

A titre de mesures d'instruction, l'appelant a sollicité l'audition de l'expert K. \_\_\_\_\_ afin qu'il précise certains éléments de son rapport, à savoir la possibilité pour G. \_\_\_\_\_ de se rabattre sur la voie de droite et ses chances d'éviter l'accident si G. \_\_\_\_\_ avait enclenché son clignotant.

Par réponse du 10 février 2015, l'intimée D. \_\_\_\_\_ SA a conclu au rejet de l'appel.

**C.** La Cour d'appel civile retient les faits suivants, sur la base du jugement complété par les pièces du dossier :

**1.** La compagnie D. \_\_\_\_\_ SA est une société anonyme dont le siège est à Bâle. Elle est l'assureur responsabilité civile de G. \_\_\_\_\_.

**2.** Le 21 avril 2006, vers 17h30, F. \_\_\_\_\_ s'est rendu au volant de sa moto à la carrosserie [...] et Z. \_\_\_\_\_ [...] à [...]. En compagnie des propriétaires de cette carrosserie, P. \_\_\_\_\_ et Z. \_\_\_\_\_, ainsi que d'une cliente, F. \_\_\_\_\_ a consommé de l'alcool alors qu'il savait qu'il devait reprendre la route. Vers 19h00, il a reçu un appel téléphonique de son fils lui rappelant qu'ils avaient rendez-vous pour se rendre au restaurant. Aux alentours de 19h05, tandis qu'il circulait en direction de son domicile sur la route principale [...] [...], sur le territoire de la commune de [...], au lieu dit [...], F. \_\_\_\_\_ a été victime d'un accident. Celui-ci s'est produit alors qu'il faisait beau et encore jour, sur un tronçon rectiligne où la vitesse est limitée à 80 km/h, juste après la fin d'une zone limitée à 60 km/h. Au volant de son motorcycle, une [...], F. \_\_\_\_\_ a rattrapé une file de véhicules composée d'un scooter, conduit par N. \_\_\_\_\_, suivi de la [...] de

G.\_\_\_\_\_ et de la voiture de Q.\_\_\_\_\_. Ces véhicules circulaient à une vitesse d'environ 70 à 80 km/h, déterminée par l'allure du scooter de N.\_\_\_\_\_. F.\_\_\_\_\_ a alors entrepris de les dépasser, en dépit du fait qu'une voiture, conduite par E.\_\_\_\_\_, arrivait en face. Surpris par le déboîtement du véhicule de G.\_\_\_\_\_ qui entamait le dépassement du scooter de N.\_\_\_\_\_, F.\_\_\_\_\_ a effectué un freinage d'urgence entraînant la chute de sa moto. Grièvement blessé, il a été héliporté à l'hôpital cantonal.

Le 25 avril 2006, la police a interrogé G.\_\_\_\_\_ sur les circonstances de l'accident. Ce dernier a indiqué qu'il suivait depuis 100 à 200 mètres le scooter, à une vitesse de 80 à 90 km/h, et qu'il précédait la voiture de Q.\_\_\_\_\_ depuis [...]. Parvenu sur le tronçon rectiligne où l'accident s'était produit, il avait décidé de dépasser le scooter, estimant que le véhicule qui arrivait en sens inverse était suffisamment éloigné pour lui permettre largement d'effectuer sa manœuvre. Il avait alors jeté un coup d'œil dans son rétroviseur gauche, puis indiqué son intention de dépasser en enclenchant son indicateur de direction du même côté. Il a ajouté qu'il avait ensuite jeté un nouveau regard dans son rétroviseur gauche, tout en effectuant sa manœuvre et que c'est à ce moment-là, alors qu'il empiétait légèrement sur la voie de circulation en sens inverse, qu'il avait remarqué un motard qui déboîtait et effectuait la même manœuvre que lui pour dépasser. Persuadé qu'il avait le temps de dépasser le scooter, il avait continué à se déporter sur la gauche pour se trouver totalement sur la voie opposée, les yeux fixés sur la voiture qui venait en sens inverse. Plus loin dans son audition, G.\_\_\_\_\_ a ajouté qu'au moment où il avait entamé son dépassement, la voiture qui le suivait était à une bonne vingtaine de mètres et le motard à la hauteur de l'angle arrière gauche de ce véhicule. Par la suite, il a expliqué qu'il n'avait plus surveillé cette moto, gardant les yeux fixés sur le véhicule qui arrivait en sens inverse. Il a précisé qu'il circulait à une vitesse d'environ 80 km/h au moment des faits. Lors de son dépassement, le scooter se trouvait environ au milieu de la voie de circulation. Quant à lui, il avait laissé une distance d'environ un mètre entre le scooter et son véhicule. Il a estimé qu'il lui avait fallu entre 100 mètres et 150 mètres pour le dépasser.

Le 29 mai 2006, la gendarmerie du canton de Vaud a établi un constat, dont la teneur est notamment la suivante:

« **Circonstances**

[...] peu après le Garage [...], sur un tronçon rectiligne à [...], il [F. \_\_\_\_\_] rattrapa une file de véhicules, composée du motorcycle de Mlle N. \_\_\_\_\_, suivi des automobiles de MM. G. \_\_\_\_\_ et de M. Q. \_\_\_\_\_, lesquels circulaient à des vitesses variant entre 70 et 80 km/h, selon eux. A un moment donné, il entreprit le dépassement de la voiture de M. Q. \_\_\_\_\_. Simultanément, M. G. \_\_\_\_\_ désirant dépasser le scooter de Mlle N. \_\_\_\_\_, signala son intention puis se déplaça à gauche, empiétant de ce fait sur la voie opposée, sans faire preuve de toute l'attention commandée par les circonstances, puisqu'il remarqua tardivement, dans son rétroviseur, la présence du motorcycle en dépassement, à une vingtaine de mètres derrière lui. M. F. \_\_\_\_\_, face à cette situation, freina énergiquement. Son allure étant excessive et par conséquent inadaptée, il ne fut pas en mesure de conserver la maîtrise de son deux-roues, lequel glissa sur la chaussée et poursuivit son embardée sur une centaine de mètres dans le champ sis sur le bord gauche de la route. Quant à M. F. \_\_\_\_\_, il chuta et rebondit à plusieurs reprises dans le champ, où il termina sa course, à proximité de sa moto.

**Description des lieux**

La route principale [...], d'une largeur de 6 mètres, comprend deux voies de circulation, une pour chaque sens, séparées par une ligne de direction (OSR 6.03). Rectiligne, elle accuse une déclivité d'environ 1 %, direction [...] et son profil transversal est légèrement bombé. Le revêtement bitumineux, en parfait état d'entretien, était propre et sec. Elle est bordée de part et d'autre par des champs et des débouchés. La visibilité est étendue et la vitesse limitée à 80 km/h, conformément aux prescriptions généralisées.

**Conditions atmosphériques**

Beau, température voisine de 15°C.

[...]

**Véhicule(s) - pneumatiques - dommages - RC**

[...]

**Voiture de tourisme**

Conducteur : M. G. \_\_\_\_\_  
Détenteur : le conducteur  
Immatriculation : [...] Marque: [...] [...]  
Châssis/cadre : [...] Couleur: [...]  
Km : [...]  
Pneumatiques : profil neige, en ordre  
Dommages : aucun  
[...] »

Lors de ce constat, la conductrice du scooter, N. \_\_\_\_\_, a déclaré à la gendarmerie qu'elle circulait à une vitesse d'environ 70 à 75 km/h en direction de [...], qu'elle avait été dépassée par le véhicule de

G.\_\_\_\_\_ et qu'une fois que ce véhicule avait terminé sa manœuvre, elle avait vu une moto tourner sur elle-même, dont le pilote lui avait semblé « tourner » également.

Les dépositions d'[...] et E.\_\_\_\_\_ ont en outre été retranscrites comme suit :

« M. Q.\_\_\_\_\_, né le [...].1955, domicilié à [...] [...], [...]:  
"Je circulais en direction de [...], à environ 80 km/h, derrière une V.\_\_\_\_\_ et un scooter. Peu après le Garage V.\_\_\_\_\_, alors que je roulais à environ 50 mètres de la V.\_\_\_\_\_, j'ai vu surgir sur ma gauche une moto. Je ne l'avais pas vu (sic) auparavant. Elle arrivait rapidement. Il a immédiatement déboîté afin de nous dépasser. Un véhicule arrivait en face de nous. En même temps, la V.\_\_\_\_\_ rouge avait également entamé une manœuvre de dépassement afin de contourner le scooter. Le motard s'est trouvé pendant quelques secondes à la hauteur de la portière de la V.\_\_\_\_\_. Surpris par cette manœuvre, le motard a fortement freiné et sa machine a bloqué de la roue avant. Dès lors, il a lourdement chuté au sol. Il a glissé sur la route et roulé dans l'herbe sur quelques mètres. Immédiatement, j'ai arrêté mon véhicule afin de porter secours à ce motard. Il y avait 4 personnes qui se sont occupées à lui prodiguer les premiers soins. Je n'ai rien d'autre à préciser et je ne me souviens pas si la V.\_\_\_\_\_ avait indiqué son intention de dépasser.

[...]

M. E.\_\_\_\_\_, né le [...].1980, domicilié à [...], [...] :

« Je circulais de [...] en direction de [...], à environ 80 km/h, feux de croisement enclenchés. A un moment donné, sur un tronçon rectiligne, j'ai vu au loin 2 voitures, qui se suivaient, arriver en face, à environ 300-400 mètres. Ces deux voitures étaient suivies par un motard. Soudain, ce motard a entrepris le dépassement des voitures. Simultanément, le premier véhicule s'est déplacé à gauche pour dépasser. J'ai appris par la suite qu'il dépassait un scooter. Pour éviter cette voiture qui déboîtait, le motard a donné un coup de guidon et sa machine s'est couchée sur la route puis est partie dans un champ, à gauche selon son sens de marche. Au moment des faits, je me trouvais à environ 200 mètres de l'accident. J'étais accompagné de Mlle [...]. Je n'ai pas vu de clignotant sur la V.\_\_\_\_\_ lorsqu'elle dépassait le scooter. »

Quant à Z.\_\_\_\_\_, il a déclaré que lors du passage de F.\_\_\_\_\_ à la carrosserie vers 17h30, ils avaient bu, à quatre, une bouteille de vin blanc, puis commencé une deuxième bouteille, que F.\_\_\_\_\_ n'avait pas terminée.

Selon le constat de la gendarmerie, une trace de freinage d'une longueur de 20,10 mètres a été laissée par la roue arrière de la moto de F.\_\_\_\_\_. Elle a en outre relevé une trace de ripage faite par la roue arrière de la moto de 2,05 mètres, de même que plusieurs traces de frottement et de passage sur la partie gauche de la chaussée et dans un champ du même côté.

**3.** Une prise de sang a été effectuée le 21 avril 2006 à 20h30 sur F.\_\_\_\_\_. Selon le rapport établi le 27 avril 2006 par le Dr [...], le taux d'alcoolémie de ce dernier se situait entre 0,5 et 0,6 gramme pour mille, soit un taux moyen d'alcool de 0,55 gramme pour mille. En conclusion, ce rapport retient que la quantité d'alcool présente dans l'organisme au moment critique entraînait un taux d'alcool d'au moins 0.50 gramme pour mille.

**4.** Lors de son audition devant le Juge d'instruction de l'arrondissement de Lausanne le 24 août 2006, G.\_\_\_\_\_ a confirmé une partie de ses déclarations faites à la police, répétant qu'il avait déboîté en même temps que le motard qui voulait dépasser la voiture de Q.\_\_\_\_\_ et qu'il l'avait aperçu à 40 ou 50 mètres derrière lui, alors que sa propre voiture empiétait partiellement sur la voie inverse. C'était la dernière fois qu'il avait vu le motocycliste avant qu'il ne chute; il a estimé que si celui-ci avait roulé à une vitesse normale, tout se serait bien passé. Lui-même avait en effet largement la place pour dépasser le scooter et ce n'était qu'au terme de cette manœuvre qu'il avait vu voler les débris.

**5.** Par courrier du 29 janvier 2008 adressé au conseil de F.\_\_\_\_\_, la D.\_\_\_\_\_ SA a déclaré renoncer à se prévaloir de la prescription jusqu'au 21 avril 2009, pour autant que celle-ci ne soit pas déjà acquise.

Par lettres des 9 avril 2009 et 15 avril 2010, la D.\_\_\_\_\_SA a réitéré sa renonciation à se prévaloir de la prescription jusqu'au 21 avril 2010, respectivement jusqu'au 21 avril 2011, avec les mêmes réserves que le 29 janvier 2008.

**6.** Dans le cadre de la procédure pénale instruite contre G.\_\_\_\_\_ et F.\_\_\_\_\_, le Président du Tribunal de police de l'arrondissement de la Broye et du Nord vaudois a ordonné, le 28 novembre 2007, une expertise technique confiée à l'ingénieur C.\_\_\_\_\_.

Dans son rapport du 13 mars 2008, ce dernier a retenu que le F.\_\_\_\_\_ avait entrepris de dépasser la voiture de Q.\_\_\_\_\_ et qu'il avait été surpris par le déboîtement de l'automobiliste G.\_\_\_\_\_ qui entamait le dépassement du scooter de N.\_\_\_\_\_; face à cette menace, F.\_\_\_\_\_ avait effectué un freinage d'urgence des roues avant et arrière, qui avait entraîné « le louvoiement puis la chute de sa machine ».

Pour répondre aux questions qui lui ont été posées, C.\_\_\_\_\_ a réalisé des calculs et des plans de l'accident, qu'il a annexés à son rapport, représentant une subdivision des différentes phases inhérentes à la trajectoire finale de la moto ([...]\_1) et les positions des véhicules dans la phase initiale du sinistre ([...]\_2). Il ressort du premier plan que F.\_\_\_\_\_ a été retrouvé à plus de 115 mètres du début des traces de freinage et la moto à plus de 125 mètres. Selon le second plan, le véhicule de Q.\_\_\_\_\_ se situait à une distance de 18 mètres du véhicule de G.\_\_\_\_\_.

Les calculs effectués par C.\_\_\_\_\_ montrent qu'avant le dépassement du scooter de N.\_\_\_\_\_, le véhicule de G.\_\_\_\_\_ circulait à 75 km/h, sa vitesse finale étant de 106,75 km/h. S'agissant de la vitesse de F.\_\_\_\_\_, C.\_\_\_\_\_ a conclu, sur la base des distances entre le début du freinage de la moto et sa position finale, que sa vitesse initiale se situait entre 108 km/h et 124 km/h, la marge de tolérance caractérisant ce créneau de vitesses se justifiant par la longueur et la nature de

l'embarquée du motocycliste. Il a ajouté qu'en refaisant ses calculs et en tenant compte uniquement du freinage de la roue arrière, cela lui donnait une vitesse minimale de l'ordre de 103 km/h au début du freinage, étant précisé qu'il serait surprenant que dans une telle situation, le motocycliste n'ait pas du tout sollicité le frein avant. Il a ajouté qu'il avait pris les marges les plus larges de tolérance et retenu pour la décélération de la moto des chiffres entre 5,3 et 7,3 m/s<sup>2</sup>, ce qui était prudent et favorable au motocycliste. Il ressort en outre du second plan établi par C. \_\_\_\_\_ que la moto et la voiture de G. \_\_\_\_\_ se sont retrouvées côte à côte pendant au moins deux secondes et plus de quarante mètres, que l'on retienne une vitesse de la moto au moment du début du freinage de 108 ou 124 km/h, ce qui correspond à l'observation du témoin Q. \_\_\_\_\_. Excepté les traces laissées par la moto de F. \_\_\_\_\_, C. \_\_\_\_\_ a précisé qu'il ne disposait d'aucune référence précise quant aux positions et aux mouvements des différents véhicules, de sorte que les résultats obtenus n'avaient qu'une valeur indicative et devaient être interprétés avec prudence.

Une des questions posées à C. \_\_\_\_\_ était en outre de déterminer si, au moment où l'automobiliste G. \_\_\_\_\_ avait entamé sa manœuvre de dépassement du scooter ou au moment où il disait avoir jeté un coup d'œil juste avant de l'entamer, le motocycliste F. \_\_\_\_\_ était visible sur la voie gauche. C. \_\_\_\_\_ y a répondu sur la base des calculs et des plans réalisés, en indiquant qu'au moment où G. \_\_\_\_\_ avait déboîté pour amorcer sa manœuvre de dépassement, F. \_\_\_\_\_ se trouvait déjà en phase de dépassement et était visible. C. \_\_\_\_\_ n'a toutefois pas été en mesure de se prononcer sur la position de F. \_\_\_\_\_ lors de la première observation de l'automobiliste G. \_\_\_\_\_ en l'absence d'éléments de référence. Il a néanmoins précisé que selon le laps de temps - dont la durée demeurerait inconnue - séparant les deux observations, il était possible que le motocycliste ne fût pas encore visible lors de la première observation.

Lors de l'audience du 18 novembre 2008, C. \_\_\_\_\_ a en outre relevé que si l'on tenait compte d'une distance entre le véhicule de

G.\_\_\_\_\_ et celui d'Q.\_\_\_\_\_ plus importante que celle qu'il avait retenue (de 18 mètres), cela aurait pour conséquence que le motocycliste aurait déboîté plus tôt et aurait ainsi été visible plus tôt aussi. Il a ajouté que si l'on admettait un temps de réaction du motocycliste supérieur à 1,2 sec en raison de son taux d'alcoolémie, la voiture de Q.\_\_\_\_\_ et la moto de F.\_\_\_\_\_ auraient été plus en arrière, donc également visibles depuis plus longtemps. Il a précisé que F.\_\_\_\_\_ aurait peut-être pu freiner plus vite, mais que cela n'aurait pas changé la dynamique de l'accident.

**7.** Par jugement du 18 novembre 2008, le Tribunal de police de l'arrondissement de la Broye et du Nord vaudois a condamné le demandeur pour violation simple des règles de la circulation et ivresse au guidon d'une moto à 300 fr. d'amende et lui a donné acte de ses réserves civiles contre G.\_\_\_\_\_. Celui-ci a été condamné pour lésions corporelles graves par négligence à 600 fr. d'amende.

G.\_\_\_\_\_ a recouru contre ce jugement. Par arrêt du 6 avril 2009, la Cour de cassation pénale du Tribunal cantonal l'a notamment libéré de l'accusation de lésions corporelles graves par négligence. Elle a en particulier considéré que la vitesse maximum du motard dégagée par l'expert, soit 124 km/h, correspondait à 34,44 m/s. Elle a ainsi retenu qu'il fallait à celui-ci entre une demi seconde (0,52 seconde), s'il était à 18 mètres au minimum et une seconde et demie (1,45 secondes) pour 50 mètres au maximum, pour se retrouver à peu près à la hauteur du véhicule de G.\_\_\_\_\_. En fonction du paramètre choisi, elle a considéré que le temps de réaction (en comptant une seconde pour un freinage) n'était pas suffisant pour réintégrer la voie de droite, ce d'autant plus que l'on ne pouvait exiger d'un conducteur qu'il porte une attention constante sur son rétroviseur.

Le 3 juillet 2009, F.\_\_\_\_\_ a recouru contre cet arrêt, faisant valoir qu'il était entaché d'une grossière erreur de calcul en ce sens que la Cour de cassation pénale aurait dû tenir compte du temps de réaction de

G.\_\_\_\_\_ en fonction de la vitesse relative de la moto par rapport à la V.\_\_\_\_\_.

Dans un arrêt du 6 octobre 2009, le Tribunal fédéral n'est pas entré en matière sur le fond et a prononcé l'irrecevabilité du recours de F.\_\_\_\_\_, faute pour lui d'être habilité à recourir puisqu'il n'avait pas émis de prétentions civiles dans le cadre de la procédure cantonale.

**8. a)** Le 4 juillet 2011, F.\_\_\_\_\_ a formé une demande auprès de la Chambre patrimoniale cantonale, en concluant principalement à ce que G.\_\_\_\_\_, assuré auprès de la défenderesse D.\_\_\_\_\_SA, soit reconnu civilement responsable de l'accident du 21 avril 2006 et de ses conséquences (I) et à ce que la défenderesse soit condamnée à lui verser un montant minimum de 500'000 fr., avec intérêts à 5% l'an dès le 21 avril 2006 (II).

**b)** Par convention de procédure signée les 5 et 8 août 2011, les parties ont convenu ce qui suit :

« A titre préliminaire les parties exposent que, par économie de procédure, elles entendent faire constater, de manière préjudicielle, la question du principe et de l'étendue de la responsabilité civile de G.\_\_\_\_\_, respectivement de la D.\_\_\_\_\_SA, lors de l'accident du 21 avril 2006.

Cela étant parties conviennent :

I.-

La chambre patrimoniale cantonale est requise d'instruire et de juger de manière préjudicielle la question du principe et de l'étendue de la responsabilité civile de G.\_\_\_\_\_, respectivement la D.\_\_\_\_\_SA, lors de l'accident survenu le 21 avril 2006.

II.-

A ce stade, seuls les allégués 5 à 38 et 62 à 67 de la demande ainsi que les allégués correspondants de la réponse que la défenderesse déposera, seront soumis à l'instruction et à la procédure probatoire.

III.-

En cas d'admission définitive, totale ou partielle, de la responsabilité de G.\_\_\_\_\_, respectivement de la D.\_\_\_\_\_SA, dans l'accident du 21 avril 2006, les parties conviennent d'ores et déjà de soumettre, dans une deuxième phase, à la Cour de céans l'instruction et le jugement sur le principe et la quotité du dommage subi, par F.\_\_\_\_\_, ainsi que l'éventuelle condamnation en paiement de la D.\_\_\_\_\_SA qui en résulterait.

Les dépens suivent le sort du procès dans chacune de ces phases.

(...) »

Par courrier du 18 août 2011, le Juge délégué de la Chambre patrimoniale a pris acte de la convention de procédure précitée et imparti un délai à la défenderesse pour déposer sa réponse sur les allégués 5 à 38 et 62 à 67 de la demande.

Par réponse du 17 octobre 2011, la défenderesse a conclu à la constatation que G.\_\_\_\_\_ n'était pas civilement responsable de l'accident du 21 avril 2006 et au rejet des conclusions prises à son encontre.

**c)** Par ordonnance de preuves du 24 janvier 2012, le Juge délégué de la Chambre patrimoniale cantonale a ordonné une expertise et confié la réalisation de celle-ci à K.\_\_\_\_\_.

Le 26 juin 2012, ce dernier a établi un rapport d'expertise technique, contrôlé le même jour par [...].

Sur la base de la documentation qui a été mise à sa disposition, l'expert a retenu une vitesse au point de réaction de F.\_\_\_\_\_

- déterminée en fonction des traces laissées sur et hors de la chaussée avant et après la chute, ainsi qu'en fonction de sa position finale - allant de la vitesse minimale de 107 km/h à une vitesse maximale de 131 km/h.

Il a en outre répondu aux questions qui lui ont été posées en ces termes :

#### **4 Réponses aux allégués.**

##### **4.1 All. 17: [Q. \_\_\_\_\_ n'a remarqué F. \_\_\_\_\_ que lorsqu'il se trouvait sur sa gauche], [s]oit à la hauteur de sa portière avant gauche à tout le moins.**

M. Q. \_\_\_\_\_ a vraisemblablement vu la moto avant qu'elle ne soit à la hauteur de sa portière, étant donné qu'il déclare avoir vu le motocycliste arriver vite et immédiatement déboîter pour les dépasser.

##### **4.2 All. 23: Au moment où G. \_\_\_\_\_ a entrepris le dépassement du scooter, le demandeur sur sa moto était visible dans son rétroviseur.**

Il ressort de la déclaration de M. G. \_\_\_\_\_ qu'il a aperçu pour la première fois la moto alors qu'il regardait pour la seconde fois dans son rétroviseur, soit au début de sa manoeuvre. A cet instant, la moto dépassait la voiture de M. Q. \_\_\_\_\_.

Il est par conséquent possible que lorsqu'il a regardé pour la première fois dans son rétroviseur, la moto se trouvait encore cachée par la voiture de M. Q. \_\_\_\_\_. Ceci dépend directement du temps écoulé entre le premier coup d'oeil dans le rétroviseur et le second, précédant immédiatement le début de la manoeuvre de dépassement.

##### **4.3 All. 24: En effet, il [F. \_\_\_\_\_] se trouvait à ce moment déjà sur la voie de gauche.**

La distance séparant les deux véhicules et permettant à la moto de se retrouver, durant une partie de son embardée, à hauteur du véhicule G. \_\_\_\_\_ devant être comprise entre 18 m et 32 m et la voiture de M. Q. \_\_\_\_\_ se trouvant à au moins 20 m en arrière, il est donc très probable que la moto se trouvait déjà sur la voie de gauche au moment où M. G. \_\_\_\_\_ a commencé à se décaler.

##### **4.4 All. 25: A ce moment, la visibilité arrière, sur ce tronçon rectiligne est d'au minimum 160 mètres.**

La longueur de la rectiligne est effectivement d'environ 160 m et une telle distance permet sans problème d'apercevoir un véhicule lorsqu'on regarde directement dans cette direction. Mais il n'en va pas de même lorsqu'on regarde dans un

rétroviseur. D'une part, les objets apparaissent beaucoup plus petits, pouvant laisser penser qu'ils se trouvent plus loin et d'autre part, leur présence dans le miroir du rétroviseur dépend de la taille de celui-ci et de son réglage (correct ou non).

**4.5 All. 34: Ainsi recalculé correctement, la vitesse relative de la moto de 4.72 mètres/seconde offre un temps de réaction à G. \_\_\_\_\_ de 3.81 secondes pour une distance de 18 mètres, et de 10.5 secondes pour une distance de 50 mètres!**

En admettant une vitesse constante pour les deux véhicules avec une vitesse relative entre les deux de 17 km/h (4.72 m/s), il faut effectivement 3.81 s sachant que l'avant de la moto se trouve à la hauteur de l'arrière de la voiture si on considère une distance les séparant égale à 18 m, respectivement 10 s pour une distance égale à 50 m.

**4.6 All. 75: A ce moment-là, G. \_\_\_\_\_ était déjà en partie sur la voie de gauche.**

Rien n'indique que M. G. \_\_\_\_\_ se soit déjà déporté sur la voie de gauche avant de débiter son dépassement. Il est plus probable qu'il suivait le scooter tout en circulant sur sa voie et qu'après avoir regardé une première fois dans ses rétroviseurs, il a décidé d'effectuer le dépassement du scooter.

Ce n'est qu'en regardant une seconde fois dans les rétroviseurs, au début de sa manoeuvre, qu'il a aperçu la moto.

De plus, si le déboîtement respectif de la voiture G. \_\_\_\_\_ et de la moto a été simultanément, comme précisé aux allégués 73 et 74, il n'y a pas de raison que M. G. \_\_\_\_\_ se soit déjà trouvé en partie sur la voie de gauche lorsque le motocycliste a déboîté.

**4.7 All. 76: Lorsque G. \_\_\_\_\_ a entrepris son dépassement, le motard n'était pas à côté de la colonne.**

Si on admet que la moto a roulé à vitesse constante avant son freinage, à savoir entre 107 km/h et 131 km/h, ainsi que la distance nécessaire à M. G. \_\_\_\_\_ pour dépasser le scooter, on obtient une distance entre l'avant de la moto et l'arrière de la voiture au début de la manoeuvre de cette dernière au-dessous de laquelle une collision aurait eu lieu entre les deux véhicules qui est comprise entre 20 m dans le cas de la variante minimale, et 33 m dans le cas de la variante maximale.

Dans l'hypothèse, plus plausible, selon laquelle le motocycliste a réagi au moment où la voiture franchissait la ligne de direction, soit 0.5 s environ après le début de sa manoeuvre, cette distance serait alors comprise entre environ 28 m et 39 m.

En remontant plusieurs secondes avant le début de la manoeuvre, la distance entre la moto et la voiture serait

comprise entre 34 m et 55 m une seconde avant, entre 44 m et 74 m deux secondes avant et entre 54 m et 86 m trois secondes avant. Toutes les valeurs ci-dessus sont valables si le véhicule G. \_\_\_\_\_ empiétait sur la chaussée de façon telle que la moto ne pouvait passer à côté. A contrario, si la moto a effectivement eu la place de longer le flanc gauche de la voiture, comme l'a déclaré M. Q. \_\_\_\_\_, cette distance devait alors être comprise entre environ 18 m et 32 m (environ 28 m à 47 m une seconde avant, 38 m à 63 m deux secondes avant et 49 m à 78 m trois secondes avant).

Cela signifie que lorsqu'il a entrepris son dépassement, la moto devait probablement se trouver déjà sur la voie de gauche, à une distance minimale de 18 m à 32 m. Par contre, la première fois qu'il a regardé dans ses rétroviseurs, il est possible que la moto se trouvait encore derrière le véhicule de M. Q. \_\_\_\_\_, la distance étant directement dépendante du temps écoulé entre ce premier coup d'oeil et le second.

#### **4.6 All. 77: Le motard arrivait en effet à très grande vitesse depuis l'arrière.**

On ne peut pas affirmer que la vitesse de la moto était supérieure à celle calculée précédemment. Toutefois, on observe déjà un dépassement de la limitation de vitesse de 40 km/h en moyenne.

De plus, la différence de vitesse est encore plus élevée du fait du ralentissement du trafic provoqué par la présence du scooter qui circulait plus lentement que la limitation en vigueur. Ainsi, on peut admettre, au début de la manoeuvre de la voiture, une vitesse relative d'environ 40 km/h à 60 km/h entre la moto et la file de véhicules.

#### **4.9 All. 81: Surpris avant tout par sa propre vitesse, le demandeur a fortement freiné.**

Le freinage, d'une longueur minimale correspondant à la trace relevée sur la chaussée, soit 20,1 m, indique qu'un freinage important a eu lieu. En admettant un freinage uniquement avec la roue arrière, la décélération peut atteindre  $4.5 \text{ m/s}^2$  en moyenne, avec un pic possible jusqu'à  $5 \text{ m/s}^2$  dans certaines conditions favorables. Un freinage avec la seule roue avant, quant à lui, permet une décélération pouvant aller jusqu'à  $9 \text{ m/s}^2$  en cas de maîtrise parfaite du véhicule, mais on constate plus généralement une moyenne proche de  $7 \text{ m/s}^2$ . L'effet combiné des deux freins augmente cette valeur moyenne jusqu'à environ  $8 \text{ m/s}^2$ .

#### **4.10 All. 82: ...perdant la maîtrise de sa moto...**

Suite au freinage, la moto a effectué une embardée de plus de 100 m avant de s'immobiliser dans le champ à gauche de la chaussée dans son sens de marche. Ceci prouve bien que le motocycliste a perdu la maîtrise de son véhicule. Il est fort probable qu'il ait augmenté la pression sur le frein avant en voyant qu'il allait peut-être percuter la voiture, provoquant le

blocage de la roue avant de la moto et donc la chute quasi inévitable de celle-ci.

**4.11 All. 85: La moto et le véhicule de G. \_\_\_\_\_ ne se sont pas touchés.**

Aucune photo des véhicules n'est présente au dossier, mais si l'on se réfère au rapport de police, il semble qu'effectivement, il n'y a pas eu de contact entre les deux véhicules.

**4.12 All. 98: La moto du demandeur était très puissante (1000 cm<sup>3</sup>)...**

La moto, de marque [...] est un modèle [...] (réception par type: [...]). Cette moto a une puissance de [...] kW, soit 143 ch. Pour accélérer de 0 à 100 km/h, il lui suffit d'un peu plus de 3 s, pour une vitesse de pointe de 250 km/h.

**4.13 All.99: ...et pouvait avoir des accélérations foudroyantes.**

L'accélération depuis l'arrêt d'une telle moto est très élevée, de l'ordre de 8 m/s<sup>2</sup> à 9 m/s<sup>2</sup> Une vitesse de plus de 100 km/h peut même être atteinte dans le premier rapport, ce qui signifie que les reprises, lors d'un dépassement, sont tout aussi vives.

Pour une idée des vitesses qu'il est possible d'atteindre en fonction du rapport de boîte enclenché et du régime moteur, une table se trouve en page 4 de l'annexe.

**4.14 All. 103: En réalité, la vitesse du motocycliste devait d'ailleurs être très largement supérieure à 124km/h.**

Nos propres estimations, basées sur la distance de chute et de freinage de la moto, donne une limite supérieure de 131 km/h pour la moto. Cette valeur a été calculées (sic) grâce à des valeurs comparatives extraites de différents essais et études concernant les accidents de véhicules monovoie. En général, on admet que la vitesse la plus plausible se situe au milieu du domaine calculé, soit dans le cas présent, à environ 119 km/h.

Il est toujours possible que cette vitesse ait été plus élevée si le freinage a débuté en amont du début de la trace, mais aucun indice ne permet de le prouver.

**4.15 All. 112: ...ce qui confirme une fois de plus qu'il a été rattrapé à très grande vitesse.**

La vitesse est limitée, jusqu'à hauteur du garage V. \_\_\_\_\_, à 60 km/h. Du panneau de fin de limitation jusqu'au point de réaction du motocycliste, il y a une distance d'environ 250 m, laquelle est parcourue en environ 6.9 s à 8.4 s si l'on admet une vitesse constante de la moto. Sur cette même distance, à la vitesse de 70 km/h à 75 km/h, il faut un temps de 12 s à 13 s. Cela signifierait que la moto avait environ 5 s de retard sur le véhicule de M. G. \_\_\_\_\_, d'où le fait que M. Q. \_\_\_\_\_ ne l'ait pas vu avant.

**4.16 All. 119: ...alors qu'il aurait été possible de passer à côté du véhicule G. \_\_\_\_\_...**

Si l'on suppose que le scooter circulait au centre de la voie, comme cela devait vraisemblablement être le cas et que le véhicule G. \_\_\_\_\_ a laissé environ 1 m entre le flanc droit de son véhicule et le scooter, il restait alors environ 1.5 m entre le bord gauche de la chaussée et la voiture, ce qui aurait été suffisant pour passer au vu de la largeur de la moto (~ 80 cm). Cependant, le motocycliste ne pouvait pas savoir quelle place allait prendre la voiture sur la voie de gauche et quel serait l'espace qui lui resterait pour passer à côté. De plus, à une vitesse supérieure à 100 km/h, il devient difficile d'estimer la place à disposition.

**4.17 All. 120: ...qui empiétait que peu sur la voie de gauche.**

Le véhicule G. \_\_\_\_\_ devait empiéter d'environ 1.5 m au minimum sur la voie de circulation opposée si l'on considère les points énumérés à la réponse 4.16 ci-dessus.

Dans le cas où la distance entre le scooter et la voiture était supérieure à 1 m, ce qui semble être le cas vu que M. G. \_\_\_\_\_ déclare s'être déporté jusqu'à ce que son véhicule soit complètement sur la voie opposée, alors, l'espace restant entre le flanc de son véhicule et le bord gauche de la chaussée serait réduit à 1 m au maximum, rendant difficile le dépassement de la moto, surtout aux vitesses retenues.

**4.18 All. 123: Au moment du déboîtement, la vitesse de l'automobiliste G. \_\_\_\_\_ ne devait dès lors pas dépasser 75km/h.**

Etant donné que M. G. \_\_\_\_\_ a suivi le scooter sur une certaine distance et que ce dernier ne circulait pas à plus de 75 km/h, sa vitesse au début de sa manoeuvre ne devait également pas dépasser 75 km/h. Par la suite, lors du dépassement, il est fort probable que simultanément à son déplacement sur la gauche, l'automobiliste G. \_\_\_\_\_ ait accéléré afin de pouvoir se rabattre le plus rapidement possible étant donné la présence d'un véhicule arrivant dans la direction opposée.

**4.19 All. 130: L'automobiliste G. \_\_\_\_\_ ne pouvait pas voir le motard avant le déboîtement.**

Etant donné que le tronçon est rectiligne, il devait être possible pour l'automobiliste de voir la moto dans ses rétroviseurs avant même de déboîter, pour autant que la moto se soit déjà trouvée sur la voie de gauche. Si cette dernière était encore derrière le véhicule Q. \_\_\_\_\_, il n'est même pas sûr que le fait de déboîter ait suffi à la voir.

Le fait que M. G. \_\_\_\_\_ ait aperçu la moto dans ses rétroviseurs au début de sa manoeuvre indique que la moto se trouvait déjà en phase de dépassement sur la voie de gauche.

Le moment exact à partir duquel elle s'est trouvée sur la voie de gauche et donc le moment à partir duquel il devait être possible pour l'automobiliste G.\_\_\_\_\_ de la voir n'est pas déterminé. De plus, le temps écoulé entre le premier regard dans les rétroviseurs et le début de la manoeuvre a une influence directe sur la possibilité pour M. G.\_\_\_\_\_ d'apercevoir la moto, en sachant qu'il faut à la moto un temps de 1.9 s pour se déplacer latéralement sur la voie de gauche (2 m à partir de la ligne de direction en admettant un décalage effectué de façon sportive).

Il suffit donc que l'intervalle entre le premier et le second coup d'oeil dans les rétroviseurs ait été supérieur à 2 s et il serait, dès lors, déjà possible qu'une certaine difficulté à apercevoir la moto se soit présentée, celle-ci se trouvant alors à la limite de la ligne de direction, mais toujours sur la voie de droite.

**4.20 All. 131: Au moment d'entreprendre sa manoeuvre de dépassement, l'automobiliste G.\_\_\_\_\_ était très proche, voire à côté du scooter...**

Il a été admis, pour les calculs, qu'il suivait le scooter à une distance de 10 m au début de sa manoeuvre de dépassement. Selon lui, il a ensuite laissé un espace d'environ 1 m entre le flanc droit de sa voiture et le scooter.

**4.21 All. 132: ...et ne pouvait ainsi se rabattre sans danger pour les autres usagers.**

Jusqu'à un peu plus de 3 s après le début de la manoeuvre de dépassement, la voiture se trouvait encore en arrière du scooter, sur la voie de gauche. Ce n'est qu'à partir de 3.5 s environ que ces deux véhicules commencent à se trouver côte-à-côte.

Le temps nécessaire pour le déboîtement étant de 2,4 s environ, auquel il faut rajouter le temps de réaction d'environ 1 s et à nouveau 2.4 s au maximum pour se rabattre, implique qu'au moment de se rabattre (après 3.4 s), l'avant de la voiture se serait trouvée approximativement au niveau de l'arrière du scooter. Il aurait donc fallu que M. G.\_\_\_\_\_, simultanément à sa manoeuvre de rabattement, ralentisse, voire freine pour se réinsérer derrière le scooter.

**4.22 All. 140: En effet, il n'a jamais été démontré que l'automobiliste G.\_\_\_\_\_ roulait à une vitesse supérieure à 80km/h.**

Il est facile de prouver que la vitesse de l'automobiliste G.\_\_\_\_\_ a été supérieure à 80km/h. L'on sait que dans la direction opposée, un véhicule circulait et se trouvait à environ 300 m à 400 m. En admettant que M. G.\_\_\_\_\_ n'a pas dépassé la vitesse de 80 km/h lors du dépassement du scooter, il lui aurait fallu, dans le meilleur des cas (vitesse initiale de 70 km/h), un temps de 7 s environ jusqu'au point de rabattement, situé 151 m après le début de sa manoeuvre. Dans le même temps, le véhicule circulant dans la direction opposée, admis

comme circulant à vitesse constante de 80 km/h, parcourt 155 m durant ce même laps de temps. Cela signifie que la voiture G. \_\_\_\_\_ se serait trouvée encore sur la voie opposée au moment où le véhicule E. \_\_\_\_\_ serait arrivé (distance totale de 308 m, alors que le véhicule E. \_\_\_\_\_ se trouvait entre 300 m et 400 m). La distance nécessaire pour regagner sa voie étant de 200 m ( $t=9.13$  s), durée pendant laquelle le véhicule E. \_\_\_\_\_ parcourt 203 m, soit un total de 403 m.

Avec une vitesse initiale de 75km/h, le constat est encore pire, il faut un temps de 12.5 s et une distance de 260 m jusqu'au point de rabattement, tandis que le véhicule E. \_\_\_\_\_ parcourt 278 m, soit une distance totale de 538 m, bien supérieure aux 400 m annoncés.

Il est donc évident que la vitesse de l'automobiliste G. \_\_\_\_\_ lors de son dépassement a été supérieure à 80 km/h.

#### **4.23 All. 141: ...alors qu'il a largement été établi que le motocycliste roulait à plus de 120 km/h.**

Le domaine de vitesse de la moto a pu être établi entre 107 km/h et 131 km/h selon nos propres calculs, soit une moyenne de 119 km/h. Une vitesse supérieure, tout en étant possible, ne peut pas être démontrée faute d'indices objectifs.

#### **4.24 All. 142: Même une éventuelle différence de vitesse de 20 km/h ne peut pas être retenue en l'occurrence...**

La vitesse des véhicules étant variable, la voiture accélérant tandis que la moto ralentit, on peut difficilement admettre une différence de vitesse constante. Il convient de procéder à des simulations mettant en relation la manoeuvre respective de chaque véhicule afin de déterminer dans quelle mesure l'un ou l'autre des protagonistes aurait pu permettre, par une modification de sa manoeuvre, d'éviter l'accident.

#### **4.25 All. 143: ...parce que les paramètres ne sont pas certains...**

L'accidentologie n'est effectivement pas une science exacte, raison pour laquelle il est toujours tenu compte de deux variantes, permettant d'obtenir un domaine de vitesse avec des valeurs extrêmes. La réalité se situant quelque part dans ce domaine, sans pouvoir dire si elle est plus proche de la valeur inférieure ou supérieure.

#### **4.26 All. 144: ...et que les déboîtements ont été simultanés.**

Les déboîtements n'ont pas dû être simultanés, la moto devant déjà se trouver sur la voie de gauche au moment où M. G. \_\_\_\_\_ débutait son dépassement (entre 18 m et 32 m au minimum en arrière).

Il ne peut par contre pas être exclu que lorsque M. G. \_\_\_\_\_ a pour la première fois regardé dans son rétroviseur, la moto se trouvait encore derrière le véhicule Q. \_\_\_\_\_. Ceci est, comme

déjà dit plus haut, directement dépendant du temps écoulé entre ce premier coup d'oeil et le second, qui a précédé immédiatement le début de sa manoeuvre.

**4.27 All. 145: Compte tenu de la vitesse du motocycliste, le temps de réaction à disposition de G. \_\_\_\_\_ était dès lors insuffisant pour réintégrer la voie de droite...**

Le temps nécessaire à la voiture de M. G. \_\_\_\_\_ pour se déplacer en partie sur l'autre voie (décalage de 2 m) dans le but de doubler le scooter se monte à 2.4 s si l'on considère une vitesse initiale de 75 km/h. Ceci correspond à une distance de 55 m à 60 m environ en fonction de la vitesse maximale atteinte lors du dépassement.

A ce temps, il faut ajouter le temps de réaction, d'environ 1s, puis à nouveau le temps nécessaire pour se rabattre, soit au maximum 2.4 s. Ce dernier est directement dépendant de la manière dont M. G. \_\_\_\_\_ se serait rabattu (de manière probablement plus brutale que lors de son déplacement sur la gauche), mais en considérant un rabattement selon une accélération de 4 m/s il faut un temps de 1.9 s.

Cela donne un temps total d'au minimum 5.3 s avant que le véhicule G. \_\_\_\_\_ se retrouve à nouveau sur la voie de droite. Ce laps de temps est donc supérieur au temps écoulé entre le début de la manoeuvre de dépassement et la réaction, respectivement le freinage du motocycliste, ce qui implique que même si M. G. \_\_\_\_\_ s'était rabattu, la manoeuvre du motocycliste aurait sans doute été la même et donc, il aurait également perdu la maîtrise de son véhicule.

**4.28 All. 146: ...d'autant plus qu'il devait aussi vouer son attention à ce qui se passait devant lui...**

Il est clair que plus M. G. \_\_\_\_\_ remarque tardivement l'arrivée de la moto, plus celle-ci est donc proche, diminuant de ce fait le temps à disposition pour entreprendre une manoeuvre permettant de laisser la voie libre à la moto.

De plus, le fait qu'un véhicule arrivait en sens inverse l'obligeait à garder son attention sur ce qui se passait devant lui, ainsi que sur sa droite pour ne pas gêner le scooter.

**4.29 All. 147: ...et ne pouvait ainsi constamment regarder dans son rétroviseur.**

C'est bien le problème dans ce genre de situation. Selon sa déclaration, M. G. \_\_\_\_\_ a regardé à deux reprises dans ses rétroviseurs et ce n'est que la seconde fois qu'il a aperçu la moto. Pensant alors qu'il avait le temps d'effectuer son dépassement (mauvaise évaluation de la vitesse de la moto), il n'a alors probablement plus regardé derrière lui, mais s'est contenté d'observer les véhicules se trouvant face à lui et sur sa droite.

9. Le 14 novembre 2012, à la requête des deux parties, le Président de la Chambre patrimoniale cantonale a ordonné la mise en œuvre d'un complément d'expertise.

Le 5 février 2013, l'expert a établi un rapport complémentaire, contrôlé le même jour par [...], dont la teneur est notamment la suivante :

« **3.1 Questions de Me [...]** [pour la D. \_\_\_\_\_ SA]

**3.1.1 Une moto de marque [...] 1000 cm<sup>3</sup> peut-elle négocier le virage se trouvant avant le tronçon rectiligne où l'accident a eu lieu à plus de 60 km/h?**

Le virage présente un rayon de courbure minimal d'environ 220 m. La limite de la conduite sportive se situe, pour sa part, à environ 4 m/s<sup>2</sup> d'accélération transversale, ce qui signifie qu'en ne dépassant pas cette valeur qui est inférieure à la limite de sécurité (5 - 5.5 m/s), on obtient déjà une vitesse de passage possible de 107 km/h, valeur correspondant à la vitesse minimale du point de réaction calculée dans l'expertise du 26 juin 2012.

Il est donc possible de négocier ce virage à une vitesse largement supérieure au 60 km/h de la limitation en vigueur.

**3.1.2 Compte tenu de la réponse à la question précédente, maintenez-vous la réponse figurant dans le rapport d'expertise en ce sens que la vitesse de la moto au point de réaction se situait entre 107 km/h et 131 km/h sans qu'il soit possible d'affirmer qu'elle fût plus proche de 107km/h que de 131 km/h?**

La vitesse au point de réaction pouvait sans problème se situer entre 107 km/h et 131 km/h, étant donné qu'il est déjà possible de prendre le virage précédant la rectiligne à 107 km/h et qu'il reste encore environ 100 m entre la fin du virage et le point de réaction du motocycliste, distance sur laquelle il pouvait sans problème accélérer jusqu'à 131 km/h.

Pour autant, il n'est pas possible de dire si la vitesse était plus proche de la variante minimale ou maximale. On admet généralement que la vérité se situe proche de la valeur moyenne (119km/h) et que plus on s'éloigne de cette valeur moyenne, moins le résultat est plausible.

**3.1.3 Est-il plausible que, puisque le motocycliste a dépassé la vitesse de 60km/h, il ait également dépassé préalablement une vitesse de 60 km/h si tant est qu'il ait eu une limitation de 60km/h?**

Ceci est tout à fait plausible, mais toutefois sans importance car en circulant à 60 km/h jusqu'au panneau figurant sur la

photo produite par [...], il était possible d'atteindre la vitesse de 131 km/h. La distance séparant ce panneau et le point de réaction se situant au minimum 150 m avant le point de réaction du motocycliste, l'accélération moyenne nécessaire serait de  $3.5 \text{ m/s}^2$ , valeur largement atteignable par une moto de  $1000 \text{ cm}^3$  comme la [...] [...].

**3.1.4 Au vu de ce qui précède, maintenez-vous vos réponses ad ch. 4.2 second paragraphe et votre réponse sous ch. 4.21, et est-il exact de considérer, sous ch. 4.21, qu'un rabattement du véhicule G.\_\_\_\_\_ eût été dangereux, d'autant plus si le motocycliste roulait à une vitesse de 131 km/h?**

Il aurait en effet été dangereux, étant donné que le véhicule G.\_\_\_\_\_ dépassait un scooter, qu'il se rabatte à la vue de la moto, car il est fort probable que dans ce cas, il se serait rabattu contre ledit scooter.

**3.2 Questions de Me [...] [pour F.\_\_\_\_\_]**

**3.2.1 Il est produit en annexe une photo, prise juste après l'accident du 21 avril 2006. On distingue sur cette photo que, en raison de travaux, le panneau « fin de limitation de vitesse à 60 km/h » est placé dans le virage précédent la ligne droite où a eu lieu l'accident, soit à une centaine de mètres du panneau ordinaire (photo n° 4 en page 8 du rapport d'expertise). L'expert peut-il confirmer ces éléments de fait?**

Il apparaît effectivement qu'un panneau fin de limitation de vitesse à 60 km/h se trouve environ 150 m avant le point de réaction du motocycliste.

Mais étant donné qu'on ne sait pas à quelle date cette photo a été prise, on ne peut ni confirmer, ni infirmer que ce panneau était présent à cet endroit le jour de l'accident.

**3.2.2 Combien de mètres a-t-il fallu au conducteur de la moto pour passer de 60 km/h à 107 km/h, respectivement 131 km/h?**

En admettant une accélération moyenne maximale de  $4 \text{ m/s}^2$  (valeur basée sur différentes vidéos d'accélération d'une moto identique), on obtient une distance nécessaire pour atteindre 107 km/h, de 76 m, respectivement de 131 m pour atteindre 131 km/h.

**3.2.3 Dans ces conditions, la vitesse atteinte par le motocycliste juste avant l'accident ne devait-elle pas être plus proche du minimum (107 km/h) que du maximum (131 km/h)?**

La vitesse de 131 km/h pouvait être atteinte sans problème, ce qui est d'autant plus vrai pour la vitesse de 107 km/h. Par conséquent, on ne peut pas admettre qu'une valeur est plus

plausible que l'autre. Toutefois, comme expliqué au paragraphe 3.1.2, on admet généralement que la réalité devait se situer aux environ (sic) de la valeur moyenne de 119 km/h et qu'en se rapprochant des limites du domaine de vitesse, on s'éloigne de la vérité.

### **3.2.4 Ce déplacement de la fin de limitation à 60 km/h change-t-il quelque chose dans les réponses de l'expertise?**

Cela n'a aucune influence sur les résultats de l'expertise du 26 juin 2012.

### **3.2.5 A partir de quel moment ( $t_{\text{visuel}}$ ) le conducteur de la V. \_\_\_\_\_ peut-il voir la moto dans son rétroviseur?**

Le temps de réaction moyen se situe à 1.04 s et on a pu déterminer, dans l'expertise du 26 juin 2012, que la moto, une seconde avant le début de la manoeuvre de la voiture, se trouvait entre 28 m et 47 m en arrière du véhicule G. \_\_\_\_\_. A cette distance et à cet instant, il devait déjà être possible pour l'automobiliste de voir la moto dans son rétroviseur extérieur gauche. Cependant, il faut tenir compte du fait qu'avoir aperçu un véhicule dans son rétroviseur ne veut pas forcément dire qu'on a eu le temps d'évaluer la vitesse à laquelle il circule. De ce fait, bien qu'il soit possible que l'automobiliste G. \_\_\_\_\_ ait vu la moto avant de débuter sa manoeuvre, il est probable qu'il n'ait pas apprécié correctement la vitesse de celle-ci.

Bien qu'il soit possible de voir la moto plusieurs secondes avant le début de la manoeuvre (pour autant que celle-ci soit déjà sur la voie de gauche), on ne peut pas dire précisément à quel instant, car la vitesse de la moto ne peut pas être définie précisément sur une période de plusieurs secondes avant l'accident, car sa vitesse peut varier de façon très rapide.

### **3.2.6 Jusqu'à quel moment le conducteur de la V. \_\_\_\_\_ pouvait-il renoncer à sa manoeuvre de dépassement sans provoquer le freinage d'urgence (et le dérapage) de la moto, et permettre ainsi à celle-ci de poursuivre son dépassement sans encombre?**

Le motocycliste a réagi au danger environ 0.5 s après le début de la manoeuvre de la voiture, alors que celle-ci franchissait la ligne de direction. Une fois la réaction au danger initiée, il est fort probable que le motocycliste n'aurait plus modifié la façon dont il a freiné, même si le conducteur de la V. \_\_\_\_\_ ne s'était plus déporté sur la gauche, ce qui aurait tout de même conduit à sa chute. Il n'est toutefois pas possible d'en être totalement certain.

Cependant, on voit que l'automobiliste a provoqué cette réaction chez le motocycliste 0.5 s après avoir débuté sa manoeuvre, tandis que lui avait besoin de 1.04 s pour réaliser que sa manoeuvre pouvait être dangereuse pour le motocycliste, ce qui signifie que l'automobiliste aurait pu, au plus tôt, interrompre sa manoeuvre (en ne se déplaçant pas

plus sur la gauche) après 1.6 s environ (étant donné qu'il a déclaré avoir vu la moto alors que son véhicule franchissait la ligne de direction).

Mais à cet instant, le motocycliste aurait déjà commencé à freiner et il n'est pas possible de dire s'il aurait modifié ou non la pression sur le frein, évitant le blocage de la roue avant et donc sa chute.

**d)** L'audience de plaidoiries finales, limitée à la question du principe et de l'étendue de la responsabilité civile de G.\_\_\_\_\_, respectivement de la défenderesse, s'est tenue le 11 février 2014 en présence des parties assistées de leurs conseils.

Lors de celle-ci, les témoins Q.\_\_\_\_ et G.\_\_\_\_\_ ont été entendus.

Q.\_\_\_\_\_ a déclaré qu'au moment des faits, il roulait à environ 80 km/h et qu'il n'avait remarqué le demandeur que lorsqu'il se trouvait sur sa gauche, à sa hauteur. Il a indiqué qu'il ne se souvenait plus si au même moment il avait vu G.\_\_\_\_\_ se déporter sur la gauche et qu'il ne pouvait pas dire que celui-ci avait coupé la trajectoire du demandeur. Il a confirmé qu'au moment où G.\_\_\_\_\_ s'était mis sur la voie de gauche, le demandeur s'y trouvait déjà. Il n'a pas pu dire si ces déplacements avaient été simultanés et si G.\_\_\_\_\_ avait actionné son indicateur de direction. Il a précisé que le demandeur arrivait à une très grande vitesse depuis l'arrière, qu'il avait été surpris par l'arrivée de la moto - qu'il n'avait pas pu voir auparavant - et qu'il s'était dit « encore un dingue ». Q.\_\_\_\_\_ a ajouté qu'il n'avait pas vu le demandeur freiner ni les roues se bloquer, mais qu'il avait bien été témoin de sa chute.

Le témoin G.\_\_\_\_\_ a déclaré qu'il avait regardé deux fois dans son rétroviseur, la première fois juste avant de débiter sa manœuvre de dépassement, afin de s'assurer que le champ était libre, et la deuxième fois juste après le déboîtement. Il a ajouté qu'il n'avait vu le motard, qui était en train de déboîter de derrière la voiture de Q.\_\_\_\_\_, que lors du second coup d'œil dans le rétroviseur, soit lorsqu'il se déportait et qu'il était déjà à moitié engagé sur la voie de gauche. Il a expliqué qu'au

moment d'entreprendre sa manœuvre de dépassement, il était très proche, voire à côté du scooter et qu'il ne pouvait ainsi se rabattre sans danger pour les autres usagers. Le demandeur était arrivé à très grande vitesse depuis l'arrière et avait subitement déboîté pour entreprendre le dépassement des trois véhicules qui le précédaient. Simultanément, il avait lui-même entrepris le dépassement du scooter, lequel roulait à une vitesse d'environ 75 km/h. Il a ajouté que la moto et son véhicule ne s'étaient pas touchés.

### **En droit :**

**1.** L'appel est recevable contre les décisions finales de première instance (art. 308 al. 1 let. a CPC [Code de procédure civile du 19 décembre 2008, RS 272]) au sens de l'art. 236 CPC, dans les causes patrimoniales dont la valeur litigieuse dépasse 10'000 francs (art. 308 al. 2 CPC).

Formé en temps utile (art. 311 al. 1 CPC), par une partie qui y a intérêt (art. 59 al. 2 let. a CPC), contre une décision finale de première instance rendue dans une cause patrimoniale dans laquelle les conclusions, dans leur dernier état devant le tribunal de première instance, portaient sur un montant supérieur à 10'000 fr., l'appel est recevable.

**2.**

**2.1** L'appel peut être formé pour violation du droit ou pour constatation inexacte des faits (art. 310 CPC). L'autorité d'appel peut

revoir l'ensemble du droit applicable, y compris les questions d'opportunité ou d'appréciation laissées par la loi à la décision du juge et doit le cas échéant appliquer le droit d'office conformément au principe général de l'art. 57 CPC (Tappy, Les voies de droit du nouveau Code de procédure civile, JT 2010 III 134). Elle peut revoir librement la constatation des faits sur la base des preuves administrées en première instance (Tappy, op. cit., JT 2010 III 135).

**2.2** L'instance d'appel peut administrer les preuves (art. 316 al. 3 CPC), notamment lorsqu'elle estime opportun de renouveler l'administration d'une preuve ou d'administrer une preuve alors que l'instance inférieure s'y était refusée, de procéder à l'administration d'une preuve nouvelle ou d'instruire à raison de conclusions ou de faits nouveaux (Jeandin, CPC commenté, Bâle 2011, n. 5 ad art. 316 CPC). L'art. 316 al. 3 CPC ne confère pas à l'appelant un droit à la réouverture de la procédure probatoire et à l'administration des preuves. L'instance d'appel peut rejeter la requête de réouverture de la procédure probatoire et d'administration d'un moyen de preuve déterminé si l'appelant n'a pas suffisamment motivé sa critique de la constatation de fait retenue par la décision attaquée. Elle peut également refuser une mesure probatoire en procédant à une appréciation anticipée des preuves, lorsqu'elle estime que le moyen de preuve requis ne pourrait pas fournir la preuve attendue ou ne pourrait en aucun cas prévaloir sur les autres moyens de preuve déjà administrés par le tribunal de première instance, à savoir lorsqu'il ne serait pas de nature à modifier le résultat des preuves qu'elle tient pour acquis (ATF 138 III 374; ATF 131 III 222 c. 4.3; ATF 129 III 18 c. 2.6). Si l'instance d'appel doit procéder à l'administration d'une preuve nouvelle ou instruire à raison de faits nouveaux, son pouvoir sera limité par les restrictions de l'art. 317 CPC (Jeandin, op. cit., n. 9 ad art. 316 CPC), qui prévoit que les faits et moyens de preuve nouveaux ne sont pris en compte que s'ils sont invoqués ou produits sans retard et ne pouvaient être invoqués ou produits devant la première instance, bien que la partie qui s'en prévaut ait fait preuve de la diligence requise, ces deux conditions étant cumulatives.

**3.** L'appelant reproche aux premiers juges d'avoir constaté les faits de manière inexacte en retenant la simultanéité des deux dépassements. Il considère en outre qu'il n'est pas établi que G. \_\_\_\_\_ aurait regardé à deux reprises dans ses rétroviseurs avant d'entreprendre sa manœuvre de dépassement. Enfin, il estime qu'il est faux de retenir que G. \_\_\_\_\_ n'aurait pas eu, à un certain moment avant de se retrouver sur la voie de gauche, la possibilité de se rabattre sur la voie de droite.

**3.1** Le Tribunal établit sa conviction par une libre appréciation des preuves administrées (art. 157 CPC).

L'appréciation in concreto de la valeur probante d'une expertise ressortit au fait. Le juge n'est en principe pas lié par les conclusions de l'expert. Il doit apprécier le rapport en tenant compte de l'ensemble des autres preuves administrées. Toutefois, il ne saurait s'en écarter sans raison sérieuse et doit motiver sa décision à cet égard (TF 5A\_146/2011 du 7 juin 2011 c. 4.2.1; ATF 129 I 49 c. 4; 128 I 81 c. 2). Il peut notamment s'écarter d'une expertise, lorsque celle-ci contient des contradictions, lorsqu'une détermination de son auteur vient la démentir sur des points importants, lorsqu'elle contient des constatations factuelles erronées ou des lacunes, voire lorsqu'elle se fonde sur des pièces dont le juge apprécie autrement la valeur probante ou la portée (ATF 110 Ib 42 c. 2; ATF 101 Ib 405 c. 3b/aa). Lorsque les conclusions d'une expertise apparaissent douteuses sur des points essentiels, le juge doit cas échéant mettre en œuvre des preuves supplémentaires pour dissiper ces doutes (ATF 136 II 539 c. 4.2; ATF 133 II 384 c. 4.2.3).

Une expertise revêt une valeur probante lorsqu'elle est complète, compréhensible et concluante. Le tribunal doit examiner si l'expertise répond à toutes les questions en se basant sur les faits pertinents et procéder à une appréciation du résultat auquel parvient l'expert. Le juge doit s'en tenir à la version retenue par l'expert, à moins que ses conclusions reposent sur des constatations manifestement inexacts ou contradictoires. Il ne peut s'écarter des conclusions de

l'expert qu'en présence de raisons majeures (TF 5A\_485/2012 du 11 septembre 2012 c. 4.1).

**3.2** En l'espèce, les premiers juges ont établi les faits en se fondant notamment sur le rapport d'expertise technique rendu le 26 juin 2012 par K.\_\_\_\_\_ et [...] ainsi que le rapport complémentaire du 5 février 2013, établi à la demande des parties. Cette expertise judiciaire rejoignait en grande partie l'expertise effectuée par C.\_\_\_\_\_ dans le cadre de la procédure pénale (cf. ch. 6 supra). S'agissant de la simultanéité des dépassements, les premiers juges se sont notamment fondés sur les témoignages de deux protagonistes (Q.\_\_\_\_\_ et E.\_\_\_\_\_) ayant directement assisté à l'accident du 21 avril 2006, estimant que l'expertise technique n'excluait pas totalement que les déboîtements aient pu être concomitants.

**3.2.1** Il résulte du rapport de l'expert C.\_\_\_\_\_ qu'au moment où G.\_\_\_\_\_ a déboîté pour amorcer sa manœuvre, l'appelant se trouvait déjà en phase de dépassement. L'expert K.\_\_\_\_\_ a également estimé qu'il était probable (ch. 4.7), respectivement très probable (ch. 4.3) que la moto se trouvait déjà sur la voie de gauche au moment où G.\_\_\_\_\_ avait commencé à se décaler. Au ch. 4.26, l'expert a été plus catégorique en affirmant que les déboîtements n'avaient pas dû être simultanés, la moto devant déjà se trouver sur la voie de gauche au moment où le véhicule de G.\_\_\_\_\_ avait débuté son dépassement. L'expert a considéré que le fait que G.\_\_\_\_\_ ait aperçu la moto dans ses rétroviseurs au début de sa manœuvre indiquait que celle-ci se trouvait déjà en phase de dépassement sur la voie de gauche (ch. 4.19). Il a toutefois ajouté qu'il était possible que, au premier coup d'oeil de G.\_\_\_\_\_ dans ses rétroviseurs, la moto se trouvât encore derrière le véhicule de Q.\_\_\_\_\_ (ch. 4.7 et 4.26). Les déclarations de G.\_\_\_\_\_ immédiatement après l'accident vont également dans le sens d'un léger décalage, puisque ce dernier a indiqué que c'était au moment où il avait jeté un regard dans son rétroviseur tout en effectuant sa manœuvre, alors qu'il empiétait légèrement sur la voie de circulation en sens inverse, qu'il avait remarqué un motard qui dépassait le véhicule qui le suivait. Plus loin, il a ajouté

qu'au moment où il avait entamé son dépassement, le motard était « à la hauteur de l'angle arrière gauche » du véhicule qui le suivait (cf. ch. 2 supra).

Compte tenu de ce qui précède, en particulier des expertises de C.\_\_\_\_\_ et de K.\_\_\_\_\_, une simultanéité totale des déboîtements ne peut être retenue, de sorte que l'état de fait doit être corrigé sur ce point. Toutefois, si décalage il y a eu, force est de retenir que celui-ci a été de très courte durée, ainsi que cela résulte des témoignages de Q.\_\_\_\_\_ et E.\_\_\_\_\_ recueillis immédiatement après l'accident. Un très bref laps de temps entre les déboîtements explique en effet que ces derniers aient perçu les manœuvres comme étant simultanées. A cet égard, Q.\_\_\_\_\_, qui circulait juste derrière le véhicule de G.\_\_\_\_\_, a déclaré que l'appelant « a[vait] immédiatement déboîté afin de nous dépasser (...) », alors que, « [e]n même temps, la V.\_\_\_\_\_ rouge avait également entamé une manœuvre de dépassement afin de contourner le scooter ». E.\_\_\_\_\_, qui conduisait le véhicule arrivant en face et avait ainsi une bonne vision de l'accident, a confirmé que « [s]oudain, ce motard [avait] entrepris le dépassement des voitures », et que, « [s]imultanément, le premier véhicule s'[était] déplacé à gauche pour dépasser ».

Un léger décalage entre les déboîtements, tel qu'il ressort des constatations des experts, n'a cependant pas d'influence sur le sort de la cause pour les motifs qui seront exposés ci-après (cf. c. 4.3.2 infra).

**3.2.2** L'appelant soutient ensuite que G.\_\_\_\_\_ n'aurait pas regardé dans ses rétroviseurs avant d'entreprendre la manœuvre de dépassement. Toutefois, il n'apporte aucun élément susceptible de mettre en doute les déclarations cohérentes de l'automobiliste à cet égard, qui n'ont jamais varié depuis l'accident. Tant les expertises pénales que civiles ont retenu que G.\_\_\_\_\_ avait regardé dans ses rétroviseurs une première fois avant de décider de dépasser le scooter, puis une seconde fois au début de cette manoeuvre, sans mettre en évidence le moindre élément contradictoire suggérant qu'une version différente eût été plus plausible. Dans le cadre de la procédure de première instance, l'appelant n'a d'ailleurs pas allégué

ni offert de prouver que G.\_\_\_\_\_ aurait entamé sa manœuvre de dépassement sans prendre cette précaution élémentaire. Enfin, comme l'ont retenu les premiers juges à la suite de l'expert K.\_\_\_\_\_, on ne saurait exiger d'un conducteur qu'il porte une attention constante sur son rétroviseur lorsqu'il procède à une manœuvre de dépassement (ch. 4.28 et 4.29 expertise), de sorte qu'on ne peut reprocher à G.\_\_\_\_\_ de ne pas s'être aperçu que l'appelant se rapprochait aussi rapidement.

**3.2.3** L'appelant se plaint également d'une constatation inexacte des faits s'agissant de la possibilité, pour G.\_\_\_\_\_, de se rabattre sur la voie de droite, que rien d'autre que les déclarations de l'intéressé n'exclurait.

A cet égard, les premiers juges se sont fondés sur l'expertise judiciaire pour retenir qu'au moment où G.\_\_\_\_\_ avait vu l'appelant arriver sur la gauche dans son rétroviseur, il n'était plus possible pour lui de réintégrer la voie de droite. Sur ce point, l'expert a en effet relevé que G.\_\_\_\_\_ n'aurait pas eu le temps de se replier sur la droite, dès lors que le temps qui lui était nécessaire pour effectuer cette manœuvre était supérieur au temps de réaction, respectivement de freinage de l'appelant (cf. p. 55 jugement, ch. 4.27 § 2 et ch. 4.21 expertise). Le rapport complémentaire a confirmé que le rabattement de G.\_\_\_\_\_ aurait été dangereux pour le scooter (ch. 3.1.4 complément d'expertise).

**3.3** Sur la base des considérants qui précèdent, force est de constater que les premiers juges, qui ont principalement fondé leur raisonnement sur les faits qui ressortent de l'expertise technique, corroborés par d'autres éléments au dossier, notamment les déclarations de témoins directs, ne se sont pas livrés à une appréciation inexacte des faits concernant le comportement des différents protagonistes et le déroulement de l'accident du 21 avril 2006.

S'agissant de la question de la simultanéité des dépassements, il y a lieu de se fonder également sur les conclusions des experts pour retenir un léger décalage entre les déboîtements des

protagonistes (cf. c. 3.2.1 supra), étant précisé que cet élément n'a pas d'influence sur le sort de la cause (cf. c. 4.3.2 infra).

**3.4** Au vu de ce qui précède, il n'y a pas lieu en l'état d'ordonner l'audition de l'expert, tel que le requiert l'appelant au titre de mesures d'instruction, les conditions d'application de l'art. 317 CPC n'étant manifestement pas réalisées (cf. c. 2.2 supra; CACI 3 février 2014/61 c. 3.3; CACI 3 mars 2015/112 c. 3.4.3). Par ailleurs, l'expert s'est déjà exprimé à tout le moins sur l'une des questions complémentaires que l'appelant entend lui soumettre, à savoir la possibilité pour G. \_\_\_\_\_ de se rabattre sur la voie de droite (cf. c. 3.2.3 supra). S'agissant de la faculté pour l'appelant d'éviter l'accident - en lien avec l'enclenchement du clignotant de G. \_\_\_\_\_ - rien n'empêchait l'appelant d'interroger l'expert de manière plus précise dans le cadre du premier rapport ou du complément d'expertise mis en œuvre en première instance. Serait-elle pertinente, la réquisition de l'appelant en deuxième instance apparaît dès lors de toute manière tardive. Au demeurant, l'appelant n'a jamais prétendu qu'il n'aurait pas vu l'automobiliste se déporter sur la gauche pour dépasser le scooter. Enfin, l'expert s'est déjà déterminé sur l'influence éventuelle d'un comportement différent de G. \_\_\_\_\_ sur la survenance de l'accident, en retenant qu'en raison de la vitesse excessive de l'appelant, une fois sa réaction au danger initiée, la dynamique de l'accident aurait vraisemblablement été la même (cf. également c. 4.3.2 infra).

**4.** En lien avec l'établissement des faits (cf. c. 3 supra), l'appelant estime que G. \_\_\_\_\_, respectivement D. \_\_\_\_\_ SA, n'ont pas apporté les preuves libératoires de l'art. 59 al. 1 LCR et que le conducteur automobile est ainsi responsable de l'accident survenu le 21 avril 2006.

**4.1** La responsabilité du détenteur d'un véhicule automobile est principalement régie par les art. 58 ss LCR ainsi que par l'OCR (ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962, RS 741.11). Sur quelques points, la LCR renvoie cependant aux règles du

CO (loi fédérale complétant le Code civil suisse du 30 mars 1911 [livre cinquième: droit des obligations], RS 220) ne sont applicables en matière de responsabilité automobile que dans la mesure où la LCR les réserve expressément (Werro, *La responsabilité civile*, 2<sup>e</sup> éd., Berne 2011, n. 843; Brehm, *La responsabilité civile automobile*, 2<sup>e</sup> éd., Berne 2010, n. 12).

**4.1.1** Aux termes de l'art. 58 al. 1 LCR, si, par la suite de l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou qu'un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable. Cette disposition instaure une responsabilité causale du détenteur, qui tend à protéger les lésés contre les risques spécifiques liés à l'emploi des véhicules à moteur, en raison de leur masse et de leur vitesse (ATF 111 II 89 c. 1a). Cette responsabilité objective aggravée déroge au principe de la responsabilité de l'art. 41 CO, en ce sens qu'elle est engagée indépendamment de tout manque de diligence (Werro, *op. cit.*, n. 845; Brehm, *op. cit.*, nn. 5 et 8). Elle suppose toutefois que soient réalisées les conditions usuelles de la responsabilité civile que sont le dommage, l'illicéité, ainsi que le lien de causalité naturelle et adéquate entre le fait générateur de la responsabilité du détenteur du véhicule automobile et le dommage (Werro, *op. cit.*, nn. 846 et 854; Bussy/Rusconi, *Code suisse de la circulation routière annoté*, 3<sup>e</sup> éd., Lausanne 1996, nn. 1.1 et 7.1 ad art. 58 LCR). En principe, on applique sur ce dernier point les règles générales de la causalité (Werro, *op. cit.*, n. 854). Un contact physique entre le véhicule et la victime n'est pas nécessaire (Brehm, *op. cit.*, n. 225).

**4.1.2** L'art. 59 al. 1 LCR permet au détenteur du véhicule automobile de se libérer de sa responsabilité s'il prouve que l'accident a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers sans que lui-même ou les personnes dont il est responsable aient commis de faute et sans qu'une défectuosité du véhicule ait contribué à l'accident. La faute grave du lésé constitue le cas d'interruption du lien de causalité le plus important en pratique. Pour qu'elle puisse être considérée comme la cause exclusive de l'accident, la faute du lésé doit être très importante (ATF 124 III 182 c. 4a; Werro, *op. cit.*, n. 861). La faute du lésé ou d'un tiers doit prédominer à tel point que le risque inhérent au véhicule

automobile n'a plus de poids et n'entre plus en considération comme cause adéquate de l'accident (TF 4C.332/2002 du 8 juillet 2003 c. 3.3; Brehm, op. cit., n. 8; CCIV 28 avril 2010/67 c. a2).

Le fardeau de la preuve incombe au détenteur qui entend s'exonérer de sa responsabilité (TF 4A\_699/2012 du 27 mai 2013 c. 3.1; TF 4A\_270/2011 du 9 août 2011 c. 3.2). Le détenteur doit donc apporter alternativement des preuves positives (le préjudice a été causé soit par la force majeure, soit par la faute grave du lésé ou celle d'un tiers) et cumulativement des preuves négatives (absence de faute du détenteur, du conducteur ou de l'auxiliaire et absence de défectuosité du véhicule) (TF 4A\_699/2012 du 27 mai 2013 c. 3.1; Werro, op. cit., n. 857). Selon les auteurs Bussy/Rusconi (op. cit., n. 1.3 ad art. 59 al. 1 LCR), la preuve négative d'une quelconque faute du détenteur revient à une présomption légale de faute et est excessive. Probst considère que l'exigence de cette preuve négative ne doit pas conduire à une impossibilité pratique de l'apporter. Selon le principe de la confiance, le détenteur doit ainsi établir les circonstances déterminantes, desquelles on peut raisonnablement déduire une absence de faute du détenteur, respectivement une absence de défectuosité du véhicule (Probst, Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Bâle 2014, n. 31 ad art. 59 LCR; dans le même sens : Bussy/Rusconi, op. cit., n. 1.3 ad art. 59 LCR; Giger, SVG Kommentar, 8<sup>e</sup> éd., Zürich 2014, n. 9 ad art. 59 LCR). Selon Brehm, la loi ne pose pas de présomption de faute (Brehm, op. cit., n. 476). Dans le cadre des règles de la bonne foi et faute d'autre témoignage ou preuve, le juge peut se fonder sur les déclarations du conducteur, à condition que celles-ci soient vraisemblables et crédibles (Brehm, op. cit., nn. 471 s). Lorsque le récit de l'accident émane du conducteur lui-même, le juge doit accueillir ses déclarations avec prudence, surtout lorsque celles-ci varient (ibidem, n. 472). La preuve que la faute grave du lésé est la seule cause adéquate de l'accident n'est insuffisante que si des indices défavorables font surgir des doutes dans l'esprit des juges (ibidem, n. 477).

Commet une faute grave celui qui viole les règles élémentaires de prudence dont le respect s'impose à toute personne raisonnable placée

dans la même situation (ATF 128 III 76 c. 1b; ATF 119 II 443 c. 2a). Pour décider de la gravité de la faute, le juge doit prendre en considération non seulement les circonstances objectives de l'acte, mais également les conditions subjectives propres à son auteur (TF 4C.278/1999 du 13 juillet 2000 c. 1c/aa, SJ 2001 I 110; ATF 111 II 89 c. 1a). La faute grave peut prendre la forme d'une négligence grave (Brehm, op. cit., n. 425).

**4.2** Lorsqu'on est en présence d'un accident entre véhicules automobiles ayant causé à l'un des détenteurs des lésions corporelles, il faut vérifier si chaque détenteur (y compris le lésé) est responsable au sens des art. 58 et 59 LCR (TF 4A\_699/2012 du 27 mai 2013 c. 3.2 et la référence citée). Cette démarche exige de rappeler la teneur de certaines règles concernant la circulation des véhicules.

**4.2.1** Concernant le motocycliste, le conducteur doit rester constamment maître de son véhicule (art. 31 al. 1 LCR) et sa vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité (art. 32 al. 1 LCR). Il ne doit dès lors pas circuler à une vitesse qui l'empêcherait de s'arrêter sur la distance à laquelle porte sa visibilité (art. 4 al. 1 OCR).

Il n'est permis d'exécuter un dépassement que si l'espace nécessaire est libre et bien visible et que si les usagers de la route venant en sens inverse ne sont pas gênés par la manoeuvre; dans la circulation à la file, seul peut effectuer un dépassement celui qui a la certitude de pouvoir reprendre place assez tôt dans la file des véhicules sans entraver leur circulation (art. 35 al. 2 LCR). Celui qui dépasse doit avoir particulièrement égard aux autres usagers de la route, notamment à ceux qu'il veut dépasser (art. 35 al. 3 LCR). Le dépassement d'un véhicule est interdit lorsque le conducteur manifeste son intention d'obliquer à gauche (art. 35 al. 5 ab initio LCR). Le conducteur ne dépassera pas un véhicule qui en dépasse un autre, sauf si les deux véhicules dépassés ne sont pas larges de plus d'un mètre chacun et si la route est large avec une visibilité suffisante (art. 11 al. 2 let. a OCR).

Toute personne qui n'a pas les capacités physiques et psychiques nécessaires pour conduire un véhicule parce qu'elle est, par exemple, sous l'influence de l'alcool, est réputée incapable de conduire pendant cette période et doit s'en abstenir (art. 31 al. 2 LCR). Selon l'art. 1 al. 1 de l'ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière du 21 mars 2003 (RS 741.13), un conducteur est réputé incapable de conduire lorsqu'il présente un taux d'alcoolémie de 0,5 gramme pour mille ou plus ou que son organisme contient une quantité d'alcool entraînant un tel taux d'alcoolémie (état d'ébriété).

**4.2.2** S'agissant du conducteur de la voiture, il sied de garder à l'esprit que chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies (art. 26 al. 1 LCR). Le conducteur qui entend changer de direction doit manifester à temps son intention au moyen des indicateurs de direction; cette règle vaut notamment lorsqu'il s'agit de dépasser (art. 39 al. 1 let. b LCR).

Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte (art. 26 al. 2 LCR). Cette disposition apporte une limite au principe de la confiance lorsqu'il existe des indices qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte. De tels indices peuvent résulter non seulement d'un comportement manifeste, mais aussi d'une situation confuse et incertaine qui, selon l'expérience générale, cache la possibilité imminente qu'un tiers commette une faute (TF 6S.370/2003 du 12 novembre 2003 c. 3). Ainsi, lorsque l'automobiliste prioritaire voit, ou devrait voir en faisant preuve de l'attention nécessaire, qu'il va être entravé dans l'exercice de sa priorité - notamment en présence d'un véhicule qui arrive à une vitesse telle qu'il ne pourra pas respecter la priorité - le premier ne doit pas se fier aveuglément à son droit de priorité aux dépens de la sécurité du trafic et doit faire tout son possible pour éviter une collision (ATF 92 IV 138 c. 1, JT 1967 I 415; CCIV 28 avril 2010/67 c. 1e).

### 4.3

**4.3.1** En l'espèce, les premiers juges ont considéré qu'il était évident que le taux d'alcoolémie de l'appelant, retenu à plus de 0,5 gramme pour mille, avait joué un rôle, tant dans sa décision de dépasser une file composée de deux véhicules et d'un scooter, alors qu'un véhicule arrivait en face, que dans son temps de réaction. Bien que, selon l'expert C.\_\_\_\_\_, ce taux d'alcoolémie n'ait pas forcément influencé la dynamique de l'accident, il n'en restait pas moins qu'en entreprenant de dépasser, à une vitesse d'environ 119 km/h, une file composée de deux véhicules circulant à environ 75 km/h, dont l'un d'eux doublait un scooter, tandis qu'un véhicule arrivait en face, l'appelant avait adopté un comportement constitutif d'une faute grave. On pouvait en effet attendre de lui qu'il adapte sa vitesse aux circonstances, en ralentissant de manière à pouvoir garder une certaine distance avec le véhicule de G.\_\_\_\_\_, plutôt que de forcer le passage à sa hauteur.

Aucune faute ne pouvait en revanche être retenue à l'encontre de l'automobiliste, dès lors que selon l'expert judiciaire, il n'aurait pas eu le temps de se replier sur la droite en voyant l'appelant arriver sur la gauche dans son rétroviseur, puisque le temps qui lui était nécessaire pour effectuer cette manœuvre était supérieur au temps de réaction, respectivement de freinage de l'appelant; ce dernier aurait donc de toute façon perdu la maîtrise de son véhicule, dans la mesure où sa vitesse était inadaptée. Par ailleurs, cette manœuvre aurait été dangereuse pour le scooter, contre lequel il se serait sans doute rabattu. Enfin, même si G.\_\_\_\_\_ avait cessé de se déplacer sur la gauche, la dynamique de l'accident n'aurait pas été différente, car le motocycliste aurait de toute façon déjà commencé à freiner, ce qui aurait très probablement également abouti à sa chute. En outre, selon l'expert, il ne pouvait être reproché au conducteur de la voiture d'avoir mal évalué la vitesse du motard en l'apercevant dans son rétroviseur à la hauteur du véhicule d'Q.\_\_\_\_\_. En définitive, G.\_\_\_\_\_ était en droit d'attendre que l'appelant garde une certaine distance et ne tente pas de forcer le passage à une vitesse telle qu'il ne parvienne plus à maîtriser son véhicule

au point de chuter. Enfin, le fait que l'automobiliste ait indiqué ou non son intention de changer de direction n'était pas déterminant, dès lors que les protagonistes avaient déboîté en même temps et que l'appelant ne prétendait pas qu'il n'aurait pas vu G.\_\_\_\_\_ se déporter sur la gauche. Partant, même si l'on pouvait considérer à cet égard que le comportement du conducteur constituait un écart par rapport à une conduite idéale, il ne pouvait en revanche être retenu qu'il aurait commis une faute.

**4.3.2** Compte tenu des faits retenus (cf. c. 3.2 et 3.3 ci-dessus) et des règles rappelées ci-avant, cette appréciation peut être confirmée. En effet, force est de constater que G.\_\_\_\_\_, respectivement l'intimée, ont apporté la preuve d'une faute particulièrement grave commise par l'appelant (alcoolémie, vitesse largement excessive, distance inadéquate, perte de maîtrise, tentative de forcer le passage au niveau du deuxième véhicule dépassé). Ce faisant, l'appelant a agi au mépris de plusieurs règles essentielles de la circulation, qui lui imposaient de ne pas prendre la route dans son état, d'adapter sa vitesse aux circonstances et, afin d'être en mesure de garder la maîtrise de son puissant véhicule, de conserver une distance suffisante avec la voiture de G.\_\_\_\_\_ et de ne pas vouloir à tout prix dépasser ce dernier alors qu'il doublait un scooter et qu'un véhicule arrivait en face. L'appelant ne saurait minimiser sa faute au motif qu'une telle vitesse pour effectuer ce type de dépassement - près de 40 km/h au-dessus de la limite autorisée - ne serait pas inhabituelle chez les motocyclistes et ne constituerait pas un comportement à ce point hors normes qu'il serait propre à interrompre le lien de causalité. Enfin, il est incontestable que l'effet désinhibant de l'alcool a joué un rôle dans sa décision d'entreprendre une telle manœuvre à cette vitesse, alors qu'un véhicule arrivait en face, ainsi que dans son temps de réaction. Tant les circonstances objectives de l'acte que les conditions subjectives propres à l'appelant font ainsi apparaître sa faute comme grave et exclusive.

Vu les circonstances, l'automobiliste ne pouvait, quant à lui, anticiper la vitesse du motard ni le fait que ce dernier tenterait de forcer le passage à sa hauteur. Les constatations de l'expertise ont montré qu'il ne

pouvait pas non plus se rabattre sans danger sur la voie de droite, respectivement que cela n'aurait pas changé la dynamique de l'accident.

Même en retenant un léger décalage entre les déboîtements des protagonistes (cf. c. 3.2.1 ci-dessus), l'appréciation des événements resterait la même. En effet, après avoir jeté un premier coup d'œil sans qu'aucun véhicule ne soit dans son champ de vision, G.\_\_\_\_\_ n'avait pas à s'attendre, selon le principe de la bonne foi, à ce qu'un motard dépassant la vitesse autorisée de manière aussi massive (39 km/h d'excès) survienne sur la voie de gauche (cf. ATF 118 IV 277 c. 4b : sur les routes principales, en dehors des localités, on n'a pas à compter, en général, avec des vitesses de plus de 90 km/h environ). On ne saurait dès lors lui reprocher de n'avoir jeté son second coup d'œil qu'au moment où il entamait son dépassement, alors qu'il empiétait légèrement sur la voie de circulation en sens inverse, étant observé qu'il a évoqué une continuité de manœuvre (coup d'œil, indicateur de direction et nouveau coup d'œil tout en effectuant la manœuvre) et qu'il suffisait, selon l'expert, d'un laps de temps de 2 secondes entre les deux coups d'œil pour expliquer que l'automobiliste n'ait pas vu le motard lors du premier regard (ch. 4.19 et 4.26 expertise). Par ailleurs, ainsi que l'a déjà relevé la Cour de cassation dans son arrêt du 6 avril 2009, le conducteur qui voit un autre véhicule dépasser un véhicule à l'arrière en même temps que lui, alors qu'il n'y en avait pas au moment où il a pris la décision d'entamer sa manœuvre, peut compter que les deux dépassements seront concomitants, en d'autres termes, que le véhicule dépassant à l'arrière ne forcera pas le passage à sa hauteur (cf. art. 11 al. 2 let. a et b ORC). Ainsi, quand bien même le motard se serait déjà trouvé sur la voie de gauche lorsque G.\_\_\_\_\_ a déboîté pour dépasser le scooter, cela ne suffirait pas à retenir que l'automobiliste lui aurait coupé la priorité comme le prétend l'appelant, dès lors qu'il n'est pas établi que G.\_\_\_\_\_ pouvait apercevoir la moto au moment où il a pris la décision de dépasser le scooter (cf. ch. 4.26 § 2 expertise) et qu'il ne pouvait pas s'attendre à ce que le motard circule à une allure telle qu'il se retrouve à sa hauteur et tente de forcer le passage alors que lui-même était en train de dépasser le scooter.

Par ailleurs, bien que G.\_\_\_\_\_ ait toujours affirmé avoir enclenché son clignotant (cf. déclaration du 25 avril 2006), les témoins directs de l'accident n'ont pas pu confirmer cet élément - sans toutefois l'exclure catégoriquement - E.\_\_\_\_\_ ayant indiqué qu'il n'avait « pas vu » le clignotant et Q.\_\_\_\_\_ qu'il ne se souvenait pas si G.\_\_\_\_\_ l'avait enclenché (cf. ch. 2 supra). L'éventuelle absence de clignotant n'a cependant pas d'incidence en l'espèce, dès lors que les protagonistes ont déboîté sinon simultanément, du moins dans un laps de temps très bref et qu'il n'est pas établi que, si le clignotant avait été enclenché, l'appelant aurait perçu le danger suffisamment tôt pour pouvoir éviter l'accident, celui-ci se contentant de simples affirmations sans référence à un élément du dossier. Tant l'expertise civile que pénale ont d'ailleurs confirmé qu'au vu de la vitesse de l'appelant, une fois sa réaction au danger initiée, la dynamique de l'accident n'aurait pas été différente (cf. ch. 6 in fine supra [expertise C.\_\_\_\_\_] et ch. 3.26 du complément d'expertise). Compte tenu de la vitesse massivement excessive de l'appelant, on doit dès lors retenir que cette éventuelle absence de clignotant est sans relation de causalité avec l'accident.

Enfin, comme l'ont retenu les premiers juges à la suite de l'expert K.\_\_\_\_\_, on ne saurait exiger d'un conducteur qu'il porte une attention constante sur son rétroviseur lorsqu'il procède à une manœuvre de dépassement (ch. 4.28 et 4.29 expertise), de sorte qu'on ne peut reprocher à G.\_\_\_\_\_ d'avoir enfreint l'art. 26 al. 2 LCR en n'apercevant pas l'appelant qui circulait à une vitesse inadaptée, celui-ci étant arrivé derrière sa voiture bien plus rapidement que la normale.

Dès lors, il n'existe pas d'éléments permettant de douter que la faute grave de l'appelant soit la seule cause adéquate de l'accident (cf. c. 4.1.2 supra).

**4.4** Devrait-on considérer que le conducteur n'a pas apporté la preuve négative requise, son éventuelle faute ne conduirait de toute façon pas à une solution différente (cf. c. 5.2 infra).

**5.** L'appelant reproche aux premiers juges d'avoir retenu que même si G.\_\_\_\_\_ n'était pas parvenu à s'exonérer selon l'art. 59 al. 1 LCR, le dommage causé ne devrait pas être réparti différemment en application de l'art. 61 al. 1 LCR.

**5.1** En cas de dommage corporel, lorsque le détenteur recherché parvient à exclure sa responsabilité selon l'art. 59 LCR et qu'il prouve que l'accident est dû à la faute exclusive du lésé ou d'un tiers, l'art. 61 al. 1 LCR est inapplicable (TF 4A\_270/2011 du 9 août 2011 c. 3.2; CACI 4 mars 2013/130 c. 3/ab). Si le détenteur ne parvient pas à apporter cette preuve, l'art. 61 al. 1 LCR s'applique pour répartir le dommage (ATF 123 III 274 c. 4 a/aa). L'art. 61 al. 1 LCR ne s'applique donc que lorsque les détenteurs (y compris le lésé) sont responsables causalement au sens des art. 58 et 59 LCR (TF 4A\_405/2011 du 5 janvier 2012 c. 4.2).

**5.1** A teneur de cette disposition, lorsqu'un détenteur est victime de lésions corporelles dans un accident où sont impliqués plusieurs véhicules automobiles, le dommage sera supporté par les détenteurs de tous les véhicules automobiles impliqués, en proportion de leur faute, à moins que des circonstances spéciales, notamment les risques inhérents à l'emploi du véhicule, ne justifient un autre mode de réparation. Tel sera le cas, par exemple, si les risques inhérents à l'emploi du véhicule d'un des détenteurs ont exercé une influence particulièrement forte sur la survenance du préjudice (TF 4A\_405/2011 du 5 janvier 2012 c. 4.2).

Dans le cadre de l'art. 61 al. 1 LCR, il incombe à celui qui soutient que l'autre détenteur a commis une faute d'en apporter la preuve (TF 4A\_270/2011 du 9 août 2011 c. 3.2; Werro, op. cit., n. 845).

**5.1.1** En cas de faute d'un seul détenteur, celui-ci supporte en principe la totalité du préjudice en application de l'art. 61 al. 1 LCR, mais il peut apporter la preuve que des circonstances spéciales, notamment les risques inhérents à l'emploi de l'autre véhicule, justifient une répartition différente; si la faute commise n'est que légère, une quote-part peut être

laissée à la charge de l'autre détenteur pour tenir compte du fait que le risque inhérent à son véhicule a aussi joué un rôle causal (TF 4A\_270/2011 du 9 août 2011 c. 3.2).

En cas de faute d'un seul détenteur, on admet que si celle-ci est grave, la responsabilité de l'autre détenteur est exclue, même si le risque de son véhicule est supérieur à celui du détenteur fautif, cette solution découlant de l'art. 59 al. 1 LCR (Werro, op. cit., n. 1327 et les références citées).

**5.1.2** En cas de fautes des deux détenteurs, la répartition se fait en principe selon l'importance des fautes, mais chacun peut tenter de prouver que le risque inhérent au véhicule de l'autre a concrètement joué un rôle supérieur (TF 4A\_270/2011 du 9 août 2011 c. 3.2; Werro, op. cit., n. 1321).

**5.1.3** S'il n'y a pas de faute (ou si aucune faute ne peut être prouvée en présence de deux versions inconciliables), il faut comparer les risques et, comme ceux-ci sont présumés égaux sauf preuve du contraire, on s'achemine normalement vers une répartition à part égales (TF 4A\_270/2011 du 9 août 2011 c. 3.2; TF 4C.3/1997 du 6 juin 2000 c. 3a).

**5.1.4** Le point de savoir si le risque inhérent d'un véhicule dépasse de manière marquante celui d'un autre (cf. ATF 99 II 93 c. 2b) n'est pas fonction du risque abstrait desdits véhicules selon leur appartenance à des catégories différentes. Est au contraire déterminant le risque concret qui a influé sur le préjudice lors de l'accident (TF 4A\_699/2012 du 27 mai 2013 c. 4.1; TF 4C. 3/2001 du 26 septembre 2001 c. 2a/aa). Il faut ainsi tenir compte notamment de la vitesse (notamment de grandes différences de vitesses), du poids et de la stabilité du véhicule. Le fait de circuler à gauche - qu'elle qu'en soit la raison (raisons mécaniques, route glissante, incapacité physique ou manœuvre délibérée du conducteur) constitue une aggravation du risque inhérent, dans la mesure où le véhicule roulant à gauche se déplace là où l'on ne s'y attend pas, et présente un danger

accru, donc un risque accru d'accident (Werro, op. cit., n. 752 et les références citées). En principe, le risque inhérent d'un motorcycle n'est pas plus élevé que celui d'une voiture, hormis circonstances particulières (TF 4A\_405/2011 du 5 janvier 2012 c. 4.6; TF 4C. 3/2001 du 26 septembre 2001 c. 2a/aa). L'appréciation des circonstances spéciales au sens de l'art. 61 al. 1 LCR repose largement sur le pouvoir d'appréciation du juge (art. 4 CC; ATF 123 III 274 c. 1a/cc). De telles circonstances ont été admises dans l'arrêt 4A\_405/2011 précité, dans le cas d'une moto qui roulait à plus de 80 km/h, alors que la vitesse de l'automobile au moment de l'impact n'était que de 9 km/h (cf. 4A\_699/2012 du 27 mai 2013 c. 4.2). Selon Brehm, les risques sont en particuliers inégaux lorsqu'un véhicule à moteur double le trafic de manière totalement inattendue (Brehm, op. cit., n. 788). Dans l'hypothèse d'une collision de l'arrière (p. ex. dans une colonne de véhicules ou à l'approche d'un feu rouge), le détenteur du véhicule « suiveur » doit assumer le risque prépondérant (ibidem, n. 790).

**5.2** En l'espèce, compte tenu des éléments rappelés ci-dessus (cf. c. 3 et 4 supra), c'est à juste titre que la Chambre patrimoniale cantonale a retenu que seul l'appelant avait commis une faute. A défaut pour lui d'avoir apporté la preuve de circonstances spéciales, tels que des risques inhérents à l'emploi du véhicule de G.\_\_\_\_\_, ou d'avoir démontré que sa propre faute serait légère au point de justifier qu'une quote-part du dommage soit mise à la charge du conducteur (cf. c. 5.1.1 supra), il lui appartient d'assumer l'entier du préjudice. Par ailleurs, bien qu'il supporte le fardeau de la preuve dans le cadre de l'application de l'art. 61 al. 1 LCR, l'appelant n'a pas davantage démontré l'existence d'une faute de G.\_\_\_\_\_ en relation de causalité adéquate avec l'accident (cf. TF 4A\_405/2011 c. 4.2 et c. 4.3 ci-dessus).

Enfin, même si l'on devait retenir l'existence de deux fautes concurrentes, du fait de l'éventuelle absence de clignotant de G.\_\_\_\_\_, la répartition du dommage ne serait pas différente. Compte tenu de la gravité des manquements de l'appelant (cf. c. 4.3 supra), ajoutée au risque inhérent de son véhicule dans les circonstances spéciales du cas d'espèce (dépassement de vitesse de près de 40 km/h., manœuvre de

dépassement d'une file de véhicules circulant à environ 75-80 km/h tandis que le premier véhicule dépassait un scooter et qu'un véhicule arrivait en face), la faute de l'automobiliste serait, cas échéant, entièrement absorbée par la faute et le risque inhérent prépondérant du motocycliste.

**6.** Au vu de ce qui précède, l'appel doit être rejeté et le jugement entrepris confirmé.

Les frais judiciaires, arrêtés à 3'000 fr. (art. 62 al. 1 TFJC [Tarif des frais judiciaires civils du 28 septembre 2010, RSV 270.11.5]), sont mis à la charge de l'appelant, qui succombe (art. 106 al. 1 CPC).

Vu l'issue du litige, l'appelant versera à l'intimée la somme de 4'000 fr. à titre de dépens de deuxième instance (art. 12 al. 1 TDC [tarif des dépens en matière civile du 23 novembre 2010, RSV 270.11.6]).

Par ces motifs,  
la Cour d'appel civile du Tribunal cantonal,  
p r o n o n c e :

- I.** L'appel est rejeté.
- II.** Le jugement est confirmé.
- III.** Les frais judiciaires, arrêtés à 3'000 fr. (trois mille francs), sont mis à la charge de l'appelant F.\_\_\_\_\_.
- IV.** L'appelant versera à l'intimée D.\_\_\_\_\_SA la somme de 4'000 fr. (quatre mille francs) à titre de dépens de deuxième instance.
- V.** L'arrêt est exécutoire.

Le président :

La greffière :

Du

L'arrêt qui précède, dont la rédaction a été approuvée à huis clos, est notifié à :

- Me Eric Stauffacher (pour F. \_\_\_\_\_),
- Me Daniel Pache (pour D. \_\_\_\_\_ SA).

La Cour d'appel civile considère que la valeur litigieuse est supérieure à 30'000 francs.

Le présent arrêt peut faire l'objet d'un recours en matière civile devant le Tribunal fédéral au sens des art. 72 ss LTF (loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral - RS 173.110), cas échéant d'un recours constitutionnel subsidiaire au sens des art. 113 ss LTF. Dans les affaires pécuniaires, le recours en matière civile n'est recevable que si la valeur litigieuse s'élève au moins à 15'000 fr. en matière de droit du travail et de droit du bail à loyer, à 30'000 fr. dans les autres cas, à moins que la contestation ne soulève une question juridique de principe (art. 74 LTF). Ces recours doivent être déposés devant le Tribunal fédéral dans les trente jours qui suivent la présente notification (art. 100 al. 1 LTF).

Cet arrêt est communiqué, par l'envoi de photocopies, à la :

- Chambre patrimoniale cantonale.

La greffière :